VISPĀRĒJĀS TIESAS SPRIEDUMS (ceturtā palāta paplašinātā sastāvā)

2022. gada 30. martā *

Konkurence – Aizliegtas vienošanās – Kravu gaisa pārvadājumu tirgus – Lēmums, ar ko konstatēts LESD 101. panta, EEZ līguma 53. panta un Kopienas un Šveices nolīguma par gaisa transportu 8. panta pārkāpums – Kravu gaisa pārvadājumu pakalpojumu cenu elementu (degvielas piemaksa, drošības piemaksa, komisijas maksa par piemaksām) saskaņošana – Informācijas apmaiņa – Komisijas teritoriālā kompetence – Tiesības uz aizstāvību – Pušu procesuālo tiesību vienlīdzība – LESD 266. pants – Valsts piespiedu rīcība – Vienots un turpināts pārkāpums – Naudas soda apmērs – Pārdošanas apjoma vērtība – Pārkāpuma smagums – Dalības pārkāpumā ilgums – Atbildību mīkstinoši apstākļi – Nenozīmīga dalība – Atbildību pastiprinoši apstākļi – Recidīvs – Neierobežota kompetence

Lietā T-324/17

SAS Cargo Group A/S, Kastrupa [*Kastrup*] (Dānija),

Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden, Stokholma (Zviedrija),

SAS AB, Stokholma,

ko pārstāv *B. Creve*, *M. Kofmann*, *J. Killick* un *G. Forwood*, advokāti,

prasītājas,

pret

Eiropas Komisiju, ko pārstāv *A. Dawes* un *C. Vollrath*, pārstāvji, kam palīdz *B. Doherty*, *barrister*,

atbildētāja,

par prasību, kura ir pamatota ar LESD 263. pantu un ar kuru tiek lūgts galvenokārt atcelt Komisijas Lēmumu C(2017) 1742 final (2017. gada 17. marts) par procedūru saskaņā ar LESD 101. pantu, EEZ līguma 53. pantu un Nolīguma starp Eiropas Kopienu un Šveices Konfederāciju par gaisa transportu 8. pantu (Lieta AT.39258 – Kravu gaisa pārvadājumi), ciktāl tas attiecas uz prasītājām, un pakārtoti – samazināt ar minēto lēmumu tām uzliktā naudas soda apmēru,

VISPĀRĒJĀ TIESA (ceturtā palāta paplašinātā sastāvā)

šādā sastāvā: priekšsēdētājs H. Kanninens [*H. Kanninen*] (referents), tiesneši J. Švarcs [*J. Schwarcz*], K. Iliopuls [*C. Iliopoulos*], D. Špīlmans [*D. Spielmann*] un I. Reine,

* Tiesvedības valoda – angļu.

sekretārs: L. Ramete [*L. Ramette*], administrators,

ņemot vērā tiesvedības rakstveida daļu un 2019. gada 11. jūlija tiesas sēdi,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

I. Tiesvedības priekšvēsture

1 Prasītājas *SAS Cargo Group A/S* (turpmāk tekstā – "*SAS Cargo*"), *Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden* (turpmāk tekstā – "*SAS Consortium*") un *SAS AB* darbojas kravu gaisa pārvadājumu (turpmāk tekstā – "kravu pārvadājumi") tirgū. *SAS Cargo*, kas piedāvā kravu pārvadājumu pakalpojumus, ir meitasuzņēmums, kurš netieši ekskluzīvi pieder *SAS*. Līdz 2001. gada 1. jūnijam *SAS Cargo* nebija atsevišķa juridiska persona, bet gan *SAS Consortium* uzņēmējdarbības vienība. *SAS* ir *SAS Consortium* īpašniece.

2 Kravu pārvadājumu nozarē aviosabiedrības nodrošina preču pārvadājumus pa gaisa ceļiem (turpmāk tekstā – "pārvadātāji"). Vispārīgi raugoties, pārvadātāji sniedz kravu pārvadājumu pakalpojumus ekspeditoriem, kuri organizē šo kravu sūtīšanu nosūtītāju vārdā. Kā atlīdzību šie ekspeditori maksā pārvadātājiem cenu, ko nosaka, pirmām kārtām, tarifi, kurus aprēķina par vienu kilogramu un par kuriem vienojas vai nu uz ilgāku laika periodu (parasti vienu sezonu, tas ir, sešiem mēnešiem), vai arī atsevišķiem darījumiem, un, otrām kārtām, dažādas piemaksas, ar kurām tiecas segt noteiktas izmaksas.

3 Var izšķirt četrus pārvadātāju veidus: pirmkārt, pārvadātāji, kas izmanto tikai kravas lidmašīnas, otrkārt, pārvadātāji, kas pasažieriem paredzētos lidojumos daļu lidmašīnas kravas nodalījuma rezervē preču transportam, treškārt, pārvadātāji, kuriem ir gan kravas lidmašīnas, gan pasažieru lidmašīnas, kuru kravas nodalījumos ir rezervēta vieta kravu pārvadājumiem (jaukta veida aviosabiedrības), un, ceturtkārt, integrēto pakalpojumu sniedzēji, kuriem ir kravas lidmašīnas, ar ko tie sniedz gan integrētus eksprespiegādes pakalpojumus, gan vispārējus kravu pārvadājumu pakalpojumus.

4 Tā kā neviens pārvadātājs nespēj ar pietiekamu regularitāti apkalpot visus lielākos kravu pārvadājumu galamērķus pasaulē, tie savstarpēji slēdz nolīgumus lidojumu tīkla un laika grafiku uzlabošanai, tostarp veidojot plašākas tirdzniecības alianses starp pārvadātājiem. Viena no šādām aliansēm lietas faktu norises laikā bija *WOW* alianse, kurā bija apvienojušies tādi pārvadātāji kā *Deutsche Lufthansa AG* (turpmāk tekstā – "*Lufthansa*"), *SAS Cargo*, *Singapore Airlines Cargo Pte Ltd* (turpmāk tekstā – "*SAC*") un *Japan Airlines International Co. Ltd* (turpmāk tekstā – "*Japan Airlines*")

A. Administratīvais process

5 2005. gada 7. decembrī Eiropas Kopienu Komisija atbilstoši tās Paziņojumam par atbrīvojumu no sodanaudas [naudas soda] un sodanaudas [naudas soda] samazināšanu karteļu gadījumos [aizliegtu vienošanos lietās] (OV 2002, C 45, 3. lpp.) saņēma *Lufthansa* un tās meitasuzņēmumu

Lufthansa Cargo AG un *Swiss International Air Lines AG* (turpmāk tekstā – "*Swiss*") iesniegtu pieteikumu par atbrīvojumu no naudas soda. Saskaņā ar šo pieteikumu starp vairākiem pārvadātājiem pastāvēja intensīva pretkonkurences saziņa, kas it īpaši attiecās uz:

– degvielas piemaksu (turpmāk tekstā – "DP"), kas esot ieviesta, lai kompensētu pieaugošās degvielas izmaksas;

– drošības piemaksu (turpmāk tekstā – "DRP"), kas esot ieviesta, lai kompensētu izmaksas noteiktiem drošības pasākumiem, kuri noteikti pēc 2001. gada 11. septembra teroristu uzbrukumiem.

6 2006. gada 14. un 15. februārī Komisija saskaņā ar Padomes Regulas (EK) Nr. 1/2003 (2002. gada 16. decembris) par to konkurences noteikumu īstenošanu, kas noteikti [LESD 101.] un [102. pantā] (OV 2003, L 1, 1. lpp.), 20. pantu veica iepriekš nepieteiktas pārbaudes vairāku pārvadātāju telpās.

7 Pēc pārbaudēm vairāki pārvadātāji, tostarp *SAS Cargo* un *SAS Consortium*, iesniedza pieteikumus atbilstoši šā sprieduma 5. punktā minētajam 2002. gada paziņojumam.

8 2007. gada 19. decembrī, iepriekš nosūtījusi vairākus informācijas pieprasījumus, Komisija nosūtīja paziņojumu par iebildumiem 27 pārvadātājiem, tostarp prasītājām (turpmāk tekstā – "paziņojums par iebildumiem"). Tā norādīja, ka šie pārvadātāji ir pārkāpuši LESD 101. pantu, Līguma par Eiropas Ekonomikas zonu (EEZ) 53. pantu un Nolīguma starp Eiropas Kopienu un Šveices Konfederāciju par gaisa transportu (turpmāk tekstā – "EK un Šveices nolīgums par gaisa transportu") 8. pantu, būdamas tādas aizliegtas vienošanās dalībnieces, kura it īpaši attiecās uz DP un DRP, kā arī uz atteikumu maksāt komisijas maksas par piemaksām (turpmāk tekstā – "atteikums maksāt komisijas maksas").

9 Atbildot uz paziņojumu par iebildumiem, šie adresāti iesniedza rakstveida apsvērumus.

10 Uzklausīšana notika no 2008. gada 30. jūnija līdz 4. jūlijam.

B. 2010. gada 9. novembra lēmums

11 2010. gada 9. novembrī Komisija pieņēma Lēmumu C(2010) 7694, galīgā redakcija, par procedūru saskaņā ar [LESD] 101. pantu, EEZ līguma 53. pantu un [EK un Šveices nolīguma par gaisa transportu] 8. pantu (Lieta COMP/39258 – *Airfreight* [Kravu gaisa pārvadājumi]) (turpmāk tekstā – "2010. gada 9. novembra lēmums"). Šis lēmums ir adresēts 21 pārvadātājam (turpmāk tekstā – "ar 2010. gada 9. novembra lēmumu apsūdzētie pārvadātāji"), proti:

– *Air Canada;*

– *Air France-KLM* (turpmāk tekstā – "*AF-KLM*");

– *Société Air France* (turpmāk tekstā – "*AF*");

– *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV* (turpmāk tekstā – "*KLM*");

– *British Airways plc;*

– *Cargolux Airlines International SA* (turpmāk tekstā – "*Cargolux*");

– *Cathay Pacific Airways Ltd* (turpmāk tekstā – "*CPA*");

– *Japan Airlines Corp.;*

– *Japan Airlines;*

– *Lan Airlines SA;*

– *Lan Cargo SA;*

– *Lufthansa Cargo;*

– *Lufthansa;*

– *Swiss;*

– *Martinair Holland NV* (turpmāk tekstā – "*Martinair*");

– *Qantas Airways Ltd* (turpmāk tekstā – "*Qantas*");

– *SAS;*

– *SAS Cargo;*

– *SAS Consortium;*

– *SAC;*

– *Singapore Airlines Ltd* (turpmāk tekstā – "*SIA*").

12 Iebildumi, kas sākotnēji bija izvirzīti pret pārējiem paziņojuma par iebildumiem adresātiem (turpmāk tekstā – "neapsūdzētie pārvadātāji"), tika atcelti.

13 2010. gada 9. novembra lēmuma motīvu daļā bija aprakstīts vienots un turpināts LESD 101. panta, EEZ līguma 53. panta un EK un Šveices nolīguma par gaisa transportu 8. panta pārkāpums, kurš aptvēra EEZ un Šveices teritoriju un ar kuru pārvadātāji, kas tika apsūdzēti ar 2010. gada 9. novembra lēmumu, esot saskaņojuši rīcību attiecībā uz cenu noteikšanu par kravu pārvadājumu pakalpojumiem.

14 2010. gada 9. novembra lēmuma rezolutīvā daļa, ciktāl tā attiecās uz prasītājām, bija formulēta šādi:

"1. pants

Šādi uzņēmumi ir pārkāpuši LESD 101. pantu un EEZ līguma 53. pantu, piedaloties pārkāpumā, ko veido gan nolīgumi, gan saskaņotas darbības, ar kurām tie saskaņoja dažādus elementus attiecībā uz cenām, kas iekasējamas par [kravu pārvadājumu] pakalpojumiem maršrutos starp lidostām EEZ teritorijā, šādos laikposmos:

[..]

j) *SAS* [..] no 2001. gada 17. augusta līdz 2006. gada 14. februārim;

k) [*SAS Cargo*] no 2001. gada 1. jūnija līdz 2006. gada 14. februārim;

l) [*SAS Consortium*] no 1999. gada 13. decembra līdz 2003. gada 28. decembrim;

[..].

2. pants

Šādi uzņēmumi ir pārkāpuši LESD 101. pantu, piedaloties pārkāpumā, ko veido gan nolīgumi, gan saskaņotas darbības, ar kurām tie saskaņoja dažādus elementus attiecībā uz cenām, kas iekasējamas par [kravu pārvadājumu] pakalpojumiem maršrutos starp lidostām Eiropas Savienības teritorijā un ārpus EEZ teritorijas, šādos laikposmos:

[..]

q) *SAS* [..] no 2004. gada 1. maija līdz 2006. gada 14. februārim;

r) [*SAS Cargo*] no 2004. gada 1. maija līdz 2006. gada 14. februārim;

[..].

3. pants

Šādi uzņēmumi ir pārkāpuši EEZ līguma 53. pantu, piedaloties pārkāpumā, ko veido gan nolīgumi, gan saskaņotas darbības, ar kurām tie saskaņoja dažādus elementus attiecībā uz cenām, kas iekasējamas par [kravu pārvadājumu] pakalpojumiem maršrutos starp lidostām valstīs, kas ir EEZ līguma dalībvalstis, bet nav dalībvalstis, un lidostām trešās valstīs, šādos laikposmos:

[..]

o) *SAS* [..] no 2005. gada 19. maija līdz 2006. gada 14. februārim;

p) [*SAS Cargo*] no 2005. gada 19. maija līdz 2006. gada 14. februārim;

[..].

4. pants

Šādi uzņēmumi ir pārkāpuši [EK-Šveices] nolīguma par gaisa transportu 8. pantu, piedaloties pārkāpumā, ko veido gan nolīgumi, gan saskaņotas darbības, ar kurām tie saskaņoja dažādus elementus attiecībā uz cenām, kas iekasējamas par [kravu pārvadājumu] pakalpojumiem maršrutos starp lidostām Eiropas Savienības teritorijā un lidostām Šveices teritorijā, šādos laikposmos:

[..]

j) *SAS* [..] no 2002. gada 1. jūnija līdz 2006. gada 14. februārim;

k) [*SAS Cargo*] no 2002. gada 1. jūnija līdz 2006. gada 14. februārim;

l) [*SAS Consortium*] no 2002. gada 1. jūnija līdz 2003. gada 28. decembrim.

[..]

5. pants

Par [2010. gada 9. novembra lēmuma] 1.–4. pantā minētajiem pārkāpumiem tiek uzlikti šādi naudas sodi:

[..]

o) [*SAS Consortium*]: 5 355 000 EUR;

p) [*SAS Cargo*] un [*SAS Consortium*] kopīgi un solidāri: 4 254 250 EUR;

q) [prasītājām] kopīgi un solidāri: 5 265 750 EUR;

r) [*SAS Cargo*] un *SAS* [..] kopīgi un solidāri: 32 984 250 EUR;

s) [*SAS Cargo*]: 22 308 250 EUR;

[..].

6. pants

Uzņēmumi, kas minēti 1.–4. pantā, nekavējoties izbeidz šajos pantos minētos pārkāpumus, ja tie jau nav to izdarījuši.

Tiem jāatturas no jebkuras 1.–4. pantā aprakstītās darbības vai rīcības atkārtošanas un no jebkuras darbības vai rīcības ar tādu pašu vai līdzīgu mērķi vai sekām.”

C. Prasības Vispārējā tiesā par 2010. gada 9. novembra lēmumu

15 Ar prasības pieteikumu, kas Vispārējās tiesas kancelejā iesniegts 2011. gada 25. janvārī, prasītājas cēla prasību atcelt 2010. gada 9. novembra lēmumu, ciktāl tas uz tām attiecās, kā arī – pakārtoti – samazināt tām uzlikto naudas sodu apmēru. Arī pārējie ar 2010. gada 9. novembra lēmumu apsūdzētie pārvadātāji, izņemot *Qantas*, cēla Vispārējā tiesā prasības par šo lēmumu.

16 Ar 2015. gada 16. decembra spriedumiem *Air Canada*/Komisija (T-9/11, nav publicēts, EU:T:2015:994), *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij*/Komisija (T-28/11, nav publicēts, EU:T:2015:995), *Japan Airlines*/Komisija (T-36/11, nav publicēts, EU:T:2015:992), *Cathay Pacific Airways*/Komisija (T-38/11, nav publicēts, EU:T:2015:985), *Cargolux Airlines*/Komisija (T-39/11, nav publicēts, EU:T:2015:991), *Latam Airlines Group* un *Lan Cargo*/Komisija (T-40/11, nav publicēts, EU:T:2015:986), *Singapore Airlines* un *Singapore Airlines Cargo Pte*/Komisija (T-43/11, nav publicēts, EU:T:2015:989), *Deutsche Lufthansa* u.c./Komisija (T-46/11, nav publicēts, EU:T:2015:987), *British Airways*/Komisija (T-48/11, nav publicēts, EU:T:2015:988), *SAS Cargo Group* u.c./Komisija (T-56/11, nav publicēts, EU:T:2015:990), *Air France-KLM*/Komisija (T-62/11, nav publicēts, EU:T:2015:996), *Air France*/Komisija (T-63/11, nav publicēts, EU:T:2015:993) un *Martinair Holland*/Komisija (T-67/11, EU:T:2015:984) Vispārējā tiesa pilnībā vai daļēji atcēla 2010. gada 9. novembra lēmumu, ciktāl tas attiecās attiecīgi uz *Air Canada*, *KLM*, *Japan Airlines* un *Japan Airlines Corp.*, *CPA*, *Cargolux*, *Latam Airlines Group SA* (iepriekš *Lan Airlines*) un *Lan Cargo*, *SAC* un *SIA*, *Lufthansa*, *Lufthansa Cargo* un *Swiss*, *British Airways*, prasītājām, *AF-KLM*, *AF* un *Martinair*. Vispārējā tiesa uzskatīja, ka šajā lēmumā ir kļūda pamatojumā.

17 Šajā ziņā, pirmkārt, Vispārējā tiesa konstatēja, ka 2010. gada 9. novembra lēmumā ir pieļautas pretrunas starp tā pamatojumu un rezolutīvo daļu. Lēmuma pamatojumā ir aprakstīts viens vienots un turpināts pārkāpums attiecībā uz visiem maršrutiem, ko aptver aizliegtā vienošanās, kurā esot piedalījušies visi ar 2010. gada 9. novembra lēmumu apsūdzētie pārvadātāji. Turpretī minētā lēmuma rezolutīvajā daļā ir identificēti vai nu četri atsevišķi vienoti un turpināti pārkāpumi, vai arī viens vienots un turpināts pārkāpums, par kuru atbildība tiek attiecināta tikai uz pārvadātājiem, kas attiecībā uz tā paša lēmuma 1.–4. pantā minētajiem maršrutiem esot tieši piedalījušies pārkāpjošajā rīcībā, kura minēta katrā no šiem pantiem, vai esot zinājuši par kolūziju saistībā ar šiem maršrutiem un uzņēmušies tās risku. Tomēr neviena no šīm abām aplūkojamā lēmuma rezolutīvās daļas interpretācijām neatbilda tā pamatojumam.

18 Vispārējā tiesa arī noraidīja kā nesaderīgu ar 2010. gada 9. novembra lēmuma pamatojumu Komisijas piedāvāto alternatīvo rezolutīvās daļas interpretāciju, saskaņā ar kuru bija jāuzskata, ka dažu ar 2010. gada 9. novembra lēmumu apsūdzēto pārvadātāju neminēšanu šā lēmuma 1., 3. un 4. pantā var izskaidrot ar to, ka minētie pārvadātāji nenodrošināja pakalpojumus maršrutos, uz kuriem attiecās šīs normas, un nebija jāuzskata, ka ar šiem pantiem konstatēti atsevišķi vienoti un turpināti pārkāpumi.

19 Otrkārt, Vispārējā tiesa uzskatīja, ka 2010. gada 9. novembra lēmuma pamatojumā ir pieļautas nopietnas iekšējas pretrunas.

20 Treškārt, norādījusi, ka neviena no abām iespējamām 2010. gada 9. novembra lēmuma rezolutīvās daļas interpretācijām neatbilst tā pamatojumam, Vispārējā tiesa pārbaudīja, vai saistībā ar vismaz vienu no šīm abām iespējamajām interpretācijām minētā lēmuma iekšējās pretrunas varēja aizskart prasītāju tiesības uz aizstāvību un liegt Vispārējai tiesai veikt pārbaudi. Attiecībā uz pirmo interpretāciju, ar kuru nosaka četru atsevišķu vienotu un turpinātu pārkāpumu esamību, pirmām

kārtām, Vispārējā tiesa nosprieda, ka prasītājas nevarēja saprast, kādā ziņā ar pamatojumā izklāstītajiem pierādījumiem par viena un turpināta pārkāpuma esamību varēja pierādīt rezolutīvajā daļā konstatēto četru atsevišķo pārkāpumu esamību, un ka līdz ar to prasītājas arī nevarēja apstrīdēt šo pierādījumu pietiekamību. Otrām kārtām, Vispārējā tiesa nosprieda, ka prasītājām nebija iespējams saprast loģiku, kas lika Komisijai tās uzskatīt par atbildīgām par pārkāpumu tostarp attiecībā uz tiem maršrutiem katrā no 2010. gada 9. novembra lēmuma pantiem noteiktajā teritorijā, kurus tās nenodrošināja.

D. Apstrīdētais lēmums

21 2016. gada 20. maijā, pēc tam, kad Vispārējā tiesa bija pasludinājusi 2010. gada 9. novembra lēmuma atcelšanu, Komisija ar šo lēmumu apsūdzētajiem pārvadātājiem, kuri pret to bija cēluši prasību Vispārējā tiesā, nosūtīja vēstuli, ar ko tos informēja, ka Komisijas Konkurences ģenerāldirekcija (ĢD) šai tiesai plāno piedāvāt pieņemt jaunu lēmumu, ar kuru konstatē, ka tie ir piedalījušies vienā vienotā un turpinātā LESD 101. panta, EEZ līguma 53. panta un EK un Šveices nolīguma par gaisa transportu 8. panta pārkāpumā visos šajā lēmumā minētajos maršrutos.

22 Šā sprieduma 21. punktā minētās Komisijas vēstules adresāti tika aicināti iepazīstināt ar savu nostāju par Komisijas Konkurences ĢD priekšlikumu viena mēneša laikā. Visi, tostarp prasītājas, šo iespēju izmantoja.

23 2017. gada 17. martā Komisija pieņēma Lēmumu C(2017) 1742 final par procedūru saskaņā ar [LESD] 101. pantu, EEZ līguma 53. pantu un [EK un Šveices nolīguma par gaisa transportu] 8. pantu (Lieta AT.39258 – Kravu gaisa pārvadājumi) (turpmāk tekstā – "apstrīdētais lēmums"). Šis lēmums ir adresēts 19 pārvadātājiem (turpmāk tekstā – "apsūdzētie pārvadātāji"), proti:

– *Air Canada;*

– *AF-KLM;*

– *AF;*

– *KLM;*

– *British Airways;*

– *Cargolux;*

– *CPA;*

– *Japan Airlines;*

– *Latam Airlines Group;*

– *Lan Cargo;*

– *Lufthansa Cargo;*

– *Lufthansa;*

– *Swiss;*

– *Martinair;*

– *SAS;*

– *SAS Cargo;*

– *SAS Consortium;*

– *SAC;*

– *SIA.*

24 Apstrīdētajā lēmumā nav iebildumu pret pārējiem paziņojuma par iebildumiem adresātiem.

25 Apstrīdētā lēmuma pamatojumā ir aprakstīts viens LESD 101. panta, EEZ līguma 53. panta un EK un Šveices nolīguma par gaisa transportu 8. panta vienots un turpināts pārkāpums, ar kuru apsūdzētie pārvadātāji esot saskaņojuši rīcību attiecībā uz cenu noteikšanu par kravu pārvadājumu pakalpojumiem visā pasaulē, izmantojot DP, DRP un komisijas maksu par piemaksām.

26 Pirmkārt, apstrīdētā lēmuma 4.1. punktā Komisija aprakstīja "aizliegtās vienošanās pamatprincipus un struktūru". Šā lēmuma 107. un 108. apsvērumā tā norādīja, ka izmeklēšanā tika atklāta pasaules mēroga aizliegta vienošanās, kuras pamatā bija divpusējas un daudzpusējas saziņas tīkls starp konkurentiem ilgstošā laikposmā attiecībā uz rīcību, ko tie bija nolēmuši, paredzējuši vai plānojuši pieņemt saistībā ar dažādiem kravu pārvadājumu pakalpojumu cenas elementiem, proti, DP, DRP un atteikumu maksāt komisijas maksas. Tā uzsvēra, ka šā saziņas tīkla kopējais mērķis bija saskaņot konkurentu rīcību attiecībā uz cenu noteikšanu vai mazināt nenoteiktību attiecībā uz viņu cenu politiku (turpmāk tekstā – "strīdīgā aizliegtā vienošanās").

27 Saskaņā ar apstrīdētā lēmuma 109. apsvērumu DP saskaņotas piemērošanas mērķis bija nodrošināt to, lai pārvadātāji no visas pasaules nosaka vienotas likmes piemaksu par kilogramu visiem attiecīgajiem sūtījumiem. Komplekss pārvadātāju galvenokārt divpusējas saziņas tīkls esot ticis izveidots ar nolūku saskaņot un uzraudzīt DP piemērošanu; Komisijas ieskatā piemērošanas precīzs datums bieži vien tika izlemts vietējā līmenī, galvenajam vietējam pārvadātājam parasti uzņemoties vadību un pārējiem viņam sekojot. Šī saskaņotā pieeja esot attiecināta arī uz DRP, kā arī uz atteikumu maksāt komisijas maksas, un tādējādi šīs pēdējās esot kļuvušas par pārvadātāju neto ienākumiem un esot bijis papildu stimuls, lai tos mudinātu turpināt piemaksu saskaņošanu.

28 Saskaņā ar apstrīdētā lēmuma 110. apsvērumu vairāku pārvadātāju galvenā biroja vadība esot bijusi vai nu tieši iesaistīta saziņā ar konkurentiem, vai arī regulāri saņēmusi par to informāciju. Piemaksu gadījumā galvenā biroja atbildīgajiem darbiniekiem esot bijusi savstarpēja saziņa, kad bija paredzētas piemaksu līmeņa izmaiņas. Arī atteikums maksāt komisijas maksas esot vairākkārt apstiprināts saziņā centrālās administrācijas līmenī. Arī vietējā līmenī esot notikusi bieža saziņa nolūkā, pirmām kārtām, labāk izpildīt centrālo administrāciju dotos norādījumus un tos pielāgot vietējiem tirgus nosacījumiem un, otrām kārtām, saskaņot un īstenot vietējās iniciatīvas. Šajā pēdējā gadījumā arī pārvadātāju galvenie biroji parasti esot devuši atļauju ieteiktajām darbībām vai esot bijuši par tām informēti.

29 Saskaņā ar apstrīdētā lēmuma 111. apsvērumu pārvadātāji esot savstarpēji sazinājušies vai nu divpusēji, vai arī mazās grupās, vai – atsevišķos gadījumos – lielos daudzpusējos forumos. It īpaši Honkongā un Šveicē esot izmantotas pārvadātāju pārstāvju vietējās asociācijas, lai apspriestu ienesīguma palielināšanas pasākumus un saskaņotu piemaksas. Arī tādu aliansu kā *WOW* alianse sanāksmes esot izmantotas šādiem mērķiem.

30 Otrkārt, apstrīdētā lēmuma 4.3., 4.4. un 4.5. punktā Komisija aprakstīja saziņu attiecīgi par DP un DRP, kā arī atteikumu maksāt komisijas maksas (turpmāk tekstā – "strīdīgā saziņa").

31 Tādējādi, pirmām kārtām, apstrīdētā lēmuma 118.–120. apsvērumā Komisija saziņu par DP rezumēja šādi:

> "(118) Divpusējas saziņas tīkls, kurā bija iesaistītas vairākas aviosabiedrības, tika izveidots 1999. gada beigās–2000. gada sākumā; tas ļāva visiem tīkla dalībniekiem apmainīties ar informāciju par iesaistīto uzņēmumu darbībām. Pārvadātāji regulāri sazinājās cits ar citu, lai apspriestu visus jautājumus, kas radās saistībā ar DP, it īpaši mehānisma izmaiņas, DP līmeņa izmaiņas, mehānisma saskaņotu piemērošanu un situācijas, kurās atsevišķas aviosabiedrības neseko noteiktajai sistēmai.
>
> (119) Attiecībā uz DP piemērošanu vietējā līmenī nereti tika piemērota sistēma, saskaņā ar kuru aviosabiedrības, kas ir dominējošas noteiktos maršrutos vai noteiktās valstīs, pirmās paziņoja par izmaiņām, un tad tām sekoja citas. [..]
>
> (120) Pretkonkurences saskaņošana attiecībā uz DP pamatā notika četros kontekstos: saistībā ar DP ieviešanu 2000. gada sākumā, saistībā ar DP mehānisma atjaunošanu pēc tam, kad tika atcelts Starptautiskās Gaisa transporta asociācijas (*IATA*) paredzētais mehānisms, saistībā ar jaunu robežlīmeņu ieviešanu (palielinot DP maksimālo līmeni) un it īpaši saistībā ar brīdi, kurā degvielas rādītāji pietuvojās līmenim, pie kura tiek uzsākta DP palielināšana vai samazināšana."

32 Otrām kārtām, apstrīdētā lēmuma 579. apsvērumā Komisija saziņu par DRP rezumēja šādi:

> "Vairāki [apsūdzētie pārvadātāji] apsprieda tostarp savus nodomus ieviest DRP [..]. Turklāt tika apspriesta arī piemaksas summa un šīs ieviešanas laika grafiks. Cita starpā [apsūdzētie pārvadātāji] dalījās domās par pamatojumu, kas tiktu dots klientiem. Neregulāra saziņa par DRP ieviešanu notika visā laikposmā no 2002. līdz 2006. gadam. Prettiesiska saskaņošana notika vienlaikus gan centrālo administrāciju, gan vietējā līmenī."

33 Trešām kārtām, apstrīdētā lēmuma 676. apsvērumā Komisija norādīja, ka apsūdzētie pārvadātāji "turpināja atteikties maksāt komisijas maksu par piemaksām un savstarpēji apstiprināja savu nodomu šajā jomā daudzkārtējā saziņā".

34 Treškārt, apstrīdētā lēmuma 4.6. punktā Komisija vērtēja strīdīgo saziņu. Vērtējums par strīdīgo saziņu, kas attiecināta uz prasītājām, ir minēts šā lēmuma 790.–792. apsvērumā.

35 Ceturtkārt, apstrīdētā lēmuma 5. punktā Komisija piemēroja lietas apstākļiem LESD 101. pantu, vienlaikus minētā lēmuma 1289. zemsvītras piezīmē precizējot, ka izdarītie apsvērumi ir spēkā arī attiecībā uz EEZ līguma 53. pantu un EK un Šveices nolīguma par gaisa transportu 8. pantu. Tādējādi, pirmām kārtām, minētā lēmuma 846. apsvērumā tā norādīja, ka apsūdzētie pārvadātāji bija saskaņojuši savu rīcību un ietekmējuši cenu noteikšanu, "un visbeidzot tas izpau[dās] kā cenu

noteikšana saistībā ar" DP, DRP un komisijas maksu par piemaksām. Tā paša lēmuma 861. apsvērumā tā "kravu pārvadājumu pakalpojumu cenu noteikšanas saskaņošanas vispārējo sistēmu", kuras esamība tika noteikta tās veiktajā izmeklēšanā, kvalificēja kā "saliktu pārkāpumu, kas sastāv no dažādām darbībām, kuras var kvalificēt vai nu kā nolīgumu, vai nu kā saskaņotu darbību, un šajā saistībā konkurenti var[ēja] ar konkurenci saistītos riskus apzināti aizstāt ar savstarpēju praktisku sadarbību".

36 Otrām kārtām, apstrīdētā lēmuma 869. apsvērumā Komisija norādīja, ka "aplūkojamā rīcība ir LESD 101. panta vienots un turpināts pārkāpums". Tādējādi tā uzskatīja, ka aplūkojamajiem nolīgumiem bija vienots pretkonkurences mērķis kavēt konkurenci kravu pārvadājumu nozarē EEZ teritorijā, tostarp tad, kad saskaņošana noritēja vietējā līmenī un tai bija vietējas atšķirības (872.–876. apsvērums), tie attiecās uz "vienotu preci/pakalpojumiem", proti, kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu [..] un cenu noteikšanu tiem" (877. apsvērums), attiecās uz tiem pašiem uzņēmumiem (878. apsvērums), tiem bija vienots raksturs (879. apsvērums) un tie attiecās uz trim daļām, proti, DP, DRP un atteikumu maksāt komisijas maksas, kas "nereti tika kopīgi apspriests tajā pašā saziņā ar konkurentiem" (880. apsvērums).

37 Apstrīdētā lēmuma 882. apsvērumā Komisija piebilda, ka prasītājas bija iesaistītas divās no trim vienotā pārkāpuma daļām, proti, DP un DRP, bet, "ņemot vērā apstākli, ka tās bija iesaistītas citos pārkāpuma elementos, tās varēja saprātīgi paredzēt sarunas starp iesaistītajiem dalībniekiem par tādu saistītu tēmu kā komisijas maksa par piemaksām un bija gatavas uzņemties tā risku".

38 Trešām kārtām, apstrīdētā lēmuma 884. apsvērumā Komisija secināja aplūkojamā pārkāpuma turpināto raksturu.

39 Ceturtām kārtām, apstrīdētā lēmuma 885.–890. apsvērumā Komisija pārbaudīja trešās valstīs notikušās saziņas un saziņas par maršrutiem, kurus pārvadātāji nekad nebija apkalpojuši vai kurus tie nebija varējuši likumīgi apkalpot, atbilstību. Tā uzskatīja, ka, ņemot vērā strīdīgās aizliegtās vienošanās globālo raksturu, šī saziņa bija atbilstīga vienota un turpināta pārkāpuma esamības noteikšanai. It īpaši, no vienas puses, tā norādīja, ka piemaksas ir vispārpiemērojami pasākumi, kuri neattiecas konkrēti uz vienu maršrutu, bet kuru mērķis ir tikt piemērotiem visiem maršrutiem globālā līmenī, tostarp maršrutiem no EEZ un uz to, kā arī no Šveices un uz to. Tā norādīja, ka arī atteikumam maksāt komisijas maksas bija vispārējs raksturs. No otras puses, tā uzskatīja, ka nebija nekāda nepārvarama šķēršļa, kas liegtu pārvadātājiem sniegt kravu pārvadājumu pakalpojumus maršrutos, ko tie nekad nebija apkalpojuši vai ko tie nebūtu varējuši likumīgi apkalpot, it īpaši, izmantojot nolīgumus, ko tie savstarpēji varēja noslēgt.

40 Piektām kārtām, apstrīdētā lēmuma 903. apsvērumā Komisija norādīja, ka strīdīgās rīcības mērķis bija ierobežot konkurenci "vismaz [Savienības], EEZ un Šveices teritorijā". Minētā lēmuma 917. apsvērumā tā būtībā piebilda, ka līdz ar to nebija nepieciešams ņemt vērā šīs rīcības "konkrēto ietekmi".

41 Sestām kārtām, apstrīdētā lēmuma 922.–971. apsvērumā Komisija pievērsās *WOW* aliansei. Šā lēmuma 971. apsvērumā tā secināja:

"Ņemot vērā *WOW* alianses nolīguma saturu un tā īstenošanu, Komisija uzskata, ka piemaksu saskaņošana starp *WOW* [alianses] locekļiem notika, pārkāpjot alianses likumīgo ietvaru, un tas to nepamato. Locekļiem faktiski bija zināma šādas saskaņošanas nelikumība. Turklāt viņiem bija

zināms, ka piemaksu saskaņošana attiecās uz vairākiem [pārvadātājiem], kuri nebija *WOW* [alianses] dalībnieki. Komisija tāpēc uzskata, ka pierādījumi par saziņu starp *WOW* [alianses] locekļiem [..] pierāda viņu dalību LESD 101. panta pārkāpumā, kā tas aprakstīts šajā lēmumā."

42 Septītām kārtām, apstrīdētā lēmuma 972.–1021. apsvērumā Komisija pārbaudīja tādu septiņu trešo valstu tiesisko regulējumu, par kurām vairāki apsūdzētie pārvadātāji apgalvoja, ka šis regulējums tiem licis vienoties par piemaksām, tādējādi liedzot piemērot atbilstīgās konkurences tiesību normas. Komisija uzskatīja, ka šie pārvadātāji nav pierādījuši, ka tie ir rīkojušies minēto trešo valstu spiediena rezultātā.

43 Astotām kārtām, apstrīdētā lēmuma 1024.–1035. apsvērumā Komisija norādīja, ka vienotais un turpinātais pārkāpums varēja būtiski ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm, starp EEZ līguma līgumslēdzējām pusēm un starp EK un Šveices nolīguma par gaisa transportu līgumslēdzējām pusēm.

44 Devītām kārtām, Komisija vērtēja savas teritoriālās un laika kompetences robežas, lai konstatētu konkurences tiesību normu pārkāpumu šajā gadījumā un uzliktu par to sodu. No vienas puses, apstrīdētā lēmuma 822.–832. apsvērumā [sadaļā] "Komisijas kompetence" tā būtībā norādīja, ka nepiemēros vispirms LESD 101. pantu nolīgumiem un darbībām pirms 2004. gada 1. maija saistībā ar maršrutiem starp lidostām Eiropas Savienības teritorijā un lidostām ārpus EEZ (turpmāk tekstā – "maršruti starp Savienību un trešām valstīm"), turpinot – EEZ līguma 53. pantu nolīgumiem un darbībām pirms 2005. gada 19. maija saistībā ar maršrutiem starp Savienību un trešām valstīm un maršrutiem starp lidostām valstīs, kuras ir EEZ līguma līgumslēdzējas puses un nav Savienības locekles, un lidostām trešās valstīs (turpmāk tekstā – "maršruti EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un trešām valstīm"; kopā ar maršrutiem starp Savienību un trešām valstīm – "maršruti starp EEZ un trešām valstīm") un visbeidzot EK un Šveices nolīguma par gaisa transportu 8. pantu nolīgumiem un darbībām pirms 2002. gada 1. jūnija saistībā ar maršrutiem starp lidostām Savienības teritorijā un Šveices lidostām (turpmāk tekstā – "maršruti starp Savienību un Šveici"). Tā arī precizēja, ka ar apstrīdēto lēmumu tā "nekādi netiecas atklāt jelkādu [EK un Šveices nolīguma par gaisa transportu] 8. panta pārkāpumu saistībā ar kravu pārvadājumu pakalpojumiem [starp] Šveici [un] trešām valstīm".

45 No otras puses, apstrīdētā lēmuma 1036.–1046. apsvērumā [sadaļā] "LESD 101. panta un EEZ līguma 53. panta piemērojamība ienākošajiem maršrutiem" Komisija noraidīja dažādu apsūdzēto pārvadātāju argumentus, saskaņā ar kuriem tā pārsniedza savas teritoriālās kompetences robežas attiecībā uz starptautisko publisko tiesību normām, konstatējot šo abu tiesību normu pārkāpumu maršrutos no trešām valstīm uz EEZ (turpmāk tekstā – "ienākošie maršruti"; kravu pārvadājumu pakalpojumi šajos maršrutos turpmāk tekstā – "ienākošie kravu pārvadājumu pakalpojumi"), kā arī uzliekot par to sodu. It īpaši minētā lēmuma 1042. apsvērumā Komisija šādi atgādināja kritērijus, ko uzskatīja par piemērojamiem:

"Attiecībā uz LESD 101. panta un EEZ līguma 53. panta ekstrateritoriālu piemērošanu jāteic – šīs normas ir piemērojamas nolīgumiem, kurus īsteno [Savienības] teritorijā (īstenošanas teorija) vai kuriem ir nepastarpinātas, būtiskas un paredzamas sekas [Savienības] teritorijā (seku teorija)."

46 Apstrīdētā lēmuma 1043.–1046. apsvērumā Komisija aplūkojamos kritērijus piemēroja šīs lietas faktiem:

> "(1043) [Ienākošo] kravu pārvadājumu pakalpojumu gadījumā LESD 101. pants un EEZ līguma 53. pants ir piemērojami, jo pats pakalpojums, kas ir pārkāpuma cenu noteikšanas jomā priekšmets, ir jāsniedz un faktiski tiek sniegts daļēji EEZ teritorijā. Turklāt vairāki saziņas gadījumi, kuros adresāti saskaņoja piemaksas un [atteikumu] maksāt komisijas maksas, notika EEZ teritorijā vai tajos bija iesaistīti dalībnieki, kuri atradās EEZ teritorijā.
>
> (1044) [..] Piemērs, kas minēts [konsolidētajā jurisdikcijas paziņojumā saskaņā ar Padomes Regulu (EK) Nr. 139/2004 par kontroli pār uzņēmumu koncentrāciju (OV 2008, C 95, 1. lpp.), nav būtisks šajā lietā. [Minētais] paziņojums attiecas uz apgrozījuma ģeogrāfisko sadalījumu starp uzņēmumiem nolūkā noteikt, vai ir sasniegti Padomes Regulas (EK) Nr. 139/2004 (2004. gada 20. janvāris) par kontroli pār uzņēmumu koncentrāciju [(OV 2004, L 24, 1. lpp.)] 1. panta apgrozījuma sliekšņi.
>
> (1045) Turklāt pretkonkurences darbībām trešās valstīs saistībā ar kravu pārvadājumiem [..] uz Savienību un EEZ var būt nepastarpinātas, būtiskas un paredzamas sekas Savienības un EEZ teritorijā, ņemot vērā, ka gaisa transporta uz EEZ izmaksu palielināšanās un tātad augstākas importēto preču cenas pēc būtības var ietekmēt patērētājus EEZ teritorijā. Šajā gadījumā pretkonkurences darbībām, kas izslēdz konkurenci starp pārvadātājiem, kuri piedāvā [ienākošos] kravu pārvadājumu pakalpojumus, varēja būt šāda ietekme arī uz [kravu pārvadājumu] pakalpojumu sniegšanu, ko citi pārvadātāji nodrošina EEZ teritorijā starp maiņas mezglpunktiem ("*hubs*"), kurus EEZ izmanto trešo valstu pārvadātāji, un šo sūtījumu galamērķa lidostām EEZ teritorijā, ko neapkalpo trešās valsts pārvadātājs.
>
> (1046) Visbeidzot ir jāuzsver, ka Komisija konstatēja globāla līmeņa aizliegtu vienošanos. Aizliegtā vienošanās tika īstenota pasaules mērogā, un attiecībā uz ienākošajiem maršrutiem tā bija LESD 101. panta un EEZ līguma 53. panta vienota un turpināta pārkāpuma neatņemama sastāvdaļa. Aizliegtā vienošanās daudzos gadījumos bija organizēta centrālā līmenī, un vietējie darbinieki to tikai īstenoja. Piemaksu vienveidīga piemērošana visā pasaulē bija aizliegtās vienošanās pamatelements."

47 Piektkārt, apstrīdētā lēmuma 1146. apsvērumā Komisija norādīja, ka strīdīgā aizliegtā vienošanās sākusies 1999. gada 7. decembrī un ilgusi līdz 2006. gada 14. februārim. Tajā pašā apsvērumā tā precizēja, ka ar šo aizliegto vienošanos tika pārkāpts:

– LESD 101. pants no 1999. gada 7. decembra līdz 2006. gada 14. februārim attiecībā uz gaisa transportu starp lidostām Savienības teritorijā;

– LESD 101. pants no 2004. gada 1. maija līdz 2006. gada 14. februārim attiecībā uz gaisa transportu maršrutos starp Savienību un trešām valstīm;

– EEZ līguma 53. pants no 1999. gada 7. decembra līdz 2006. gada 14. februārim attiecībā uz gaisa transportu starp lidostām EEZ teritorijā (turpmāk tekstā – "EEZ iekšējie maršruti");

– EEZ līguma 53. pants no 2005. gada 19. maija līdz 2006. gada 14. februārim attiecībā uz gaisa transportu maršrutos EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un trešām valstīm;

– EK un Šveices nolīguma par gaisa transportu 8. pants no 2002. gada 1. jūnija līdz 2006. gada 14. februārim attiecībā uz gaisa transportu maršrutos starp Savienību un Šveici.

48 Attiecībā uz prasītājām Komisija noteica, ka pārkāpums ildzis no 1999. gada 13. decembra līdz 2006. gada 14. februārim.

49 Sestkārt, apstrīdētā lēmuma 8. punktā Komisija skatīja, kādi korektīvi pasākumi jāveic un kādi naudas sodi jāuzliek.

50 It īpaši attiecībā uz naudas sodu apmēra noteikšanu Komisija norādīja, ka tā ir ņēmusi vērā vienotā un turpinātā pārkāpuma smagumu un ilgumu, kā arī iespējamos atbildību pastiprinošos vai mīkstinošos apstākļus. Šajā ziņā tā atsaucās uz Pamatnostādnēm naudas soda aprēķināšanai, piemērojot Regulas Nr. 1/2003 23. panta 2. punkta a) apakšpunktu (OV 2006, C 210, 2. lpp.; turpmāk tekstā – "2006. gada pamatnostādnes").

51 Apstrīdētā lēmuma 1184. un 1185. apsvērumā Komisija norādīja, ka naudas soda pamatsummu veido proporcija, kas var sasniegt 30 % no uzņēmuma pārdošanas apjoma vērtības un ko nosaka atkarībā no pārkāpuma smaguma, reizinot ar to gadu skaitu, kuros uzņēmums ir piedalījies pārkāpumā, un tai tiek pievienota papildu summa 15–25 % apmērā no pārdošanas apjoma vērtības (turpmāk tekstā – "papildu summa").

52 Apstrīdētā lēmuma 1197. apsvērumā Komisija noteica pārdošanas apjoma vērtību attiecībā uz 2005. gadu, kas bija pēdējais pilnais gads pirms vienotā un turpinātā pārkāpuma beigām, saskaitot apgrozījumu, kas saistīts ar lidojumiem abos virzienos EEZ iekšējos maršrutos, maršrutos starp Savienību un trešām valstīm, maršrutos starp Savienību un Šveici, kā arī maršrutos EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un trešām valstīm. Tāpat tā ņēma vērā jaunu dalībvalstu pievienošanos Savienībai 2004. gadā.

53 Apstrīdētā lēmuma 1198.–1212. apsvērumā, ņemot vērā pārkāpuma raksturu (horizontālas vienošanās par cenu noteikšanu), apsūdzēto pārvadātāju kopējo tirgus daļu (34 % globālā līmenī un vismaz tikpat EEZ iekšējos maršrutos un maršrutos starp EEZ un trešām valstīm), strīdīgās aizliegtās vienošanās ģeogrāfisko apjomu (pasaules mēroga) un tās faktisko īstenošanu, Komisija noteica smaguma koeficientu 16 %.

54 Apstrīdētā lēmuma 1214.–1217. apsvērumā Komisija atkarībā no atbilstīgajiem maršrutiem prasītāju dalības ilgumu vienotajā un turpinātajā pārkāpumā noteica šādi:

– EEZ iekšējos maršrutos *SAS*, *SAS Cargo* un *SAS Consortium* dalības ilgums ir attiecīgi: no 2001. gada 17. augusta līdz 2006. gada 14. februārim, no 2001. gada 1. jūnija līdz 2006. gada 14. februārim un no 1999. gada 13. decembra līdz 2003. gada 28. decembrim; gadu un mēnešu skaita ziņā tas novērtēts attiecīgi kā četri gadi un pieci mēneši, četri gadi un astoņi mēneši un četri gadi, un reizināšanas koeficients ir attiecīgi 4 un 5/12, 4 un 8/12 un 4;

– maršrutos starp Savienību un trešām valstīm *SAS* un *SAS Cargo* dalības ilgums ir: no 2004. gada 1. maija līdz 2006. gada 14. februārim; gadu un mēnešu skaita ziņā tas novērtēts kā viens gads un deviņi mēneši, un reizināšanas koeficients ir 1 un 9/12;

– maršrutos starp Savienību un Šveici *SAS*, *SAS Cargo* un *SAS Consortium* dalības ilgums ir attiecīgi: no 2002. gada 1. jūnija līdz 2006. gada 14. februārim, no 2002. gada 1. jūnija līdz 2006. gada 14. februārim un no 2002. gada 1. jūnija līdz 2003. gada 28. decembrim; gadu un

mēnešu skaita ziņā tas novērtēts attiecīgi kā trīs gadi un astoņi mēneši, trīs gadi un astoņi mēneši un viens gads un seši mēneši, un reizināšanas koeficients ir attiecīgi 3 un 8/12, 3 un 8/12 un 1 un 6/12;

– maršrutos EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un trešām valstīm, *SAS* un *SAS Cargo* dalības ilgums ir: no 2005. gada 19. maija līdz 2006. gada 14. februārim; gadu un mēnešu skaita ziņā tas novērtēts kā astoņi mēneši, un reizināšanas koeficients ir 8/12.

55 Apstrīdētā lēmuma 1219. apsvērumā Komisija norādīja, ka, ņemot vērā lietas īpašos apstākļus un šā sprieduma 53. punktā izklāstītos kritērijus, papildu summai ir jābūt 16 % no pārdošanas apjoma vērtības. Minētā lēmuma 1221., 1223. un 1227.–1229. apsvērumā Komisija precizēja, ka šī papildu summa ir jāsadala starp *SAS*, *SAS Cargo* un *SAS Consortium* tā, lai tiktu atspoguļots katras šīs struktūras dalības ilgums vienotajā un turpinātajā pārkāpumā.

56 Tāpēc apstrīdētā lēmuma 1240.–1242. apsvērumā pamatsumma, kas attiecībā uz *SAS*, *SAS Cargo* un *SAS Consortium* bija novērtēta attiecīgi 106 000 000 EUR, 108 000 000 EUR un 14 000 000 EUR, tika noteikta attiecīgi 60 000 000 EUR, 61 000 000 EUR un 14 000 000 EUR pēc tam, kad bija piemērots 50 % samazinājums, kas ir pamatots ar 2006. gada pamatnostādņu 37. punktu (turpmāk tekstā – "vispārējais 50 % samazinājums") un kas ir saistīts ar to, ka daļa pakalpojumu attiecībā uz ienākošajiem maršrutiem un maršrutiem no EEZ uz trešām valstīm (turpmāk tekstā – "izejošie maršruti") bija sniegti ārpus teritorijas, uz kuru attiecas EEZ līgums, un daļa kaitējuma tātad varēja rasties ārpus minētās teritorijas.

57 Apstrīdētā lēmuma 1243.–1245. apsvērumā, piemērojot 2006. gada pamatnostādņu 28. punktu, Komisija noteica *SAS Cargo* un *SAS Consortium* naudas soda pamatsummas palielinājumu 50 % apmērā sakarā ar recidīvu.

58 Apstrīdētā lēmuma 1258. un 1259. apsvērumā, piemērojot 2006. gada pamatnostādņu 29. punktu un pamatojot to ar prasītāju ierobežoto dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā, atbildību mīkstinošu apstākļu dēļ Komisija piešķīra prasītājām naudas soda pamatsummas samazinājumu 10 % apmērā.

59 Apstrīdētā lēmuma 1264. un 1265. apsvērumā, piemērojot 2006. gada pamatnostādņu 29. punktu, Komisija apsūdzētajiem pārvadātājiem piešķīra naudas soda pamatsummas papildu samazinājumu 15 % apmērā (turpmāk tekstā – "vispārējais 15 % samazinājums"), to pamatojot tādējādi, ka atsevišķi tiesiskie regulējumi bija veicinājuši strīdīgo aizliegto vienošanos.

60 Turpretī apstrīdētā lēmuma 1268. un 1271. apsvērumā Komisija noraidīja prasītāju argumentu, ka tām no Dānijas konkurences iestādes 2002. gada lēmuma varēja rasties tiesiskā paļāvība attiecībā uz Komisijas teritoriālās kompetences robežām konstatēt konkurences tiesību normu pārkāpumu.

61 Tāpēc apstrīdētā lēmuma 1293. apsvērumā Komisija pēc koriģēšanas noteica *SAS*, *SAS Cargo* un *SAS Consortium* naudas soda pamatsummu attiecīgi 45 000 000 EUR, 76 250 000 EUR un 17 500 000 EUR.

62 Apstrīdētā lēmuma 1347.–1354. apsvērumā Komisija ņēma vērā prasītāju ieguldījumu saistībā ar viņu pieteikumu par iecietības programmas piemērošanu, un noteica naudas soda 15 % samazinājumu, un tādējādi, kā ir norādīts apstrīdētā lēmuma 1404. apsvērumā, *SAS*, *SAS Cargo* un *SAS Consortium* uzliktā naudas soda summa tika noteikta attiecīgi 38 250 000 EUR, 64 812 500 EUR un 14 875 000 EUR.

63 Apstrīdētā lēmuma rezolutīvā daļa, ciktāl tā attiecas uz šo tiesvedību, ir izteikta šādi:

"1. pants

Saskaņojot rīcību attiecībā uz cenu noteikšanu par [kravu pārvadājumu] pakalpojumu sniegšanu visā pasaulē attiecībā uz [DP], [DRP] un komisijas maksu par piemaksām, šādi uzņēmumi ir izdarījuši šādu [LESD] 101. panta, [EEZ līguma] 53. panta un [EK-Šveices] nolīguma par gaisa transportu 8. panta vienotu un turpinātu pārkāpumu attiecībā uz šādiem maršrutiem šādos laikposmos.

1. Šādi uzņēmumi ir pārkāpuši LESD 101. pantu un EEZ līguma 53. pantu attiecībā uz [EEZ iekšējiem maršrutiem] šādos laikposmos:

   [..]

   o) *SAS* [..] no 2001. gada 17. augusta līdz 2006. gada 14. februārim;

   p) [*SAS Cargo*] no 2001. gada 1. jūnija līdz 2006. gada 14. februārim;

   q) [*SAS Consortium*] no 1999. gada 13. decembra līdz 2003. gada 28. decembrim;

   [..].

2. Šādi uzņēmumi ir pārkāpuši LESD 101. pantu attiecībā uz maršrutiem [starp Savienību un trešām valstīm] šādos laikposmos:

   [..]

   o) *SAS* [..] no 2004. gada 1. maija līdz 2006. gada 14. februārim;

   p) [*SAS Cargo*] no 2004. gada 1. maija līdz 2006. gada 14. februārim;

   [..].

3. Šādi uzņēmumi ir pārkāpuši EEZ līguma 53. pantu attiecībā uz maršrutiem [EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un trešām valstīm] šādos laikposmos:

   [..]

   o) *SAS* [..] no 2005. gada 19. maija līdz 2006. gada 14. februārim;

   p) [*SAS Cargo*] no 2005. gada 19. maija līdz 2006. gada 14. februārim;

   [..].

4. Šādi uzņēmumi ir pārkāpuši [EK-Šveices] nolīguma par gaisa transportu 8. pantu attiecībā uz maršrutiem [starp Savienību un Šveici] šādos laikposmos:

   [..]

   o) *SAS* [..] no 2002. gada 1. jūnija līdz 2006. gada 14. februārim;

   p) [*SAS Cargo*] no 2002. gada 1. jūnija līdz 2006. gada 14. februārim;

   q) [*SAS Consortium*] no 2002. gada 1. jūnija līdz 2003. gada 28. decembrim;

[..].

2. pants

2010. gada 9. novembra lēmumu [..] groza šādi:

atceļ 5. panta j), k) un l) punktu.

3. pants

Par vienoto un turpināto pārkāpumu, kas minēts šā lēmuma 1. pantā, un attiecībā uz *British Airways* [..] arī par 2010. gada 9. novembra lēmuma [..] 1.–4. panta aspektiem tiek uzlikti šādi naudas sodi, kas ir kļuvuši galīgi:

[..]

n) [*SAS Consortium*]: 5 355 000 EUR;

o) [*SAS Cargo* un *SAS Consortium*] kopīgi un solidāri: 4 254 250 EUR;

p) [prasītājām] kopīgi un solidāri: 5 265 750 EUR;

q) [*SAS Cargo*] un *SAS* [..] kopīgi un solidāri: 32 984 250 EUR;

r) [*SAS Cargo*]: 22 308 250 EUR

[..].

4. pants

Uzņēmumi, kas minēti 1. pantā, nekavējoties izbeidz minētajā pantā norādīto vienoto un turpināto pārkāpumu, ja tie jau nav to izdarījuši.

Tāpat tiem ir jāatturas no jebkādas rīcības vai darbības, kurai ir tāds pats vai līdzīgs mērķis vai sekas.

5. pants

Šis lēmums ir adresēts:

[..]

[prasītājām]

[..]"

II. Tiesvedība un lietas dalībnieku prasījumi

64 Ar prasības pieteikumu, kas Vispārējās tiesas kancelejā iesniegts 2017. gada 29. maijā, prasītājas cēla šo prasību.

65 Komisija iebildumu rakstu Vispārējās tiesas kancelejā iesniedza 2017. gada 29. septembrī.

66 2018. gada 8. janvārī prasītājas Vispārējās tiesas kancelejā iesniedza replikas rakstu.

67 2018. gada 1. martā Komisija Vispārējās tiesas kancelejā iesniedza atbildes rakstu uz repliku.

68 2019. gada 24. aprīlī pēc ceturtās palātas priekšlikuma Vispārējā tiesa saskaņā ar Reglamenta 28. pantu nolēma nodot šo lietu izskatīšanai paplašinātā tiesas sastāvā.

69 2019. gada 25. jūnijā atbilstoši Reglamenta 89. pantā paredzētajiem procesa organizatoriskajiem pasākumiem Vispārējā tiesa uzdeva lietas dalībniekiem rakstveida jautājumus. Tie uz jautājumiem atbildēja noteiktajā termiņā.

70 Tiesas sēdē 2019. gada 11. jūlijā tika uzklausīti lietas dalībnieku mutvārdu paskaidrojumi un to atbildes uz Vispārējās tiesas uzdotajiem jautājumiem. Pēc tiesas sēdes prasītājas tika aicinātas iesniegt nolīgumu par *WOW* aliansi un nolīgumu par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem (turpmāk tekstā – "NGPP"). Tās šo lūgumu izpildīja noteiktajā termiņā.

71 Tiesvedības mutvārdu daļa tika pabeigta 2019. gada 18. jūlijā.

72 Ar 2021. gada 7. janvāra rīkojumu Vispārējā tiesa (ceturtā palāta paplašinātā sastāvā), uzskatīdama, ka nav guvusi pietiekamu skaidrību un ka lietas dalībnieki ir jāuzaicina iesniegt apsvērumus par argumentu, kuru tie vēl nebija apsprieduši, atkārtoti uzsāka tiesvedības mutvārdu daļu, piemērojot Reglamenta 113. pantu.

73 Komisija noteiktajā termiņā atbildēja uz virkni jautājumu, kurus Vispārējā tiesa bija uzdevusi 2021. gada 12. janvārī, 2. martā un 12. aprīlī. 2021. gada 14. maijā prasītājas iesniedza savus apsvērumus par Komisijas atbildēm.

74 Ar 2021. gada 26. jūlija lēmumu Vispārējā tiesa vēlreiz pabeidza tiesvedības mutvārdu daļu.

75 Prasītāju prasījumi Vispārējai tiesai ir šādi:

– veikt procesa organizatoriskos pasākumus vai izmeklēšanas pasākumus, ar kuriem Komisijai uzdotu nodrošināt prasītājām piekļuvi visiem tās izskatīšanā esošās lietas materiāliem, vai veikt jebkādus citus pasākumus, kurus Vispārējā tiesa uzskatītu par vajadzīgiem;

– pilnībā vai daļēji atcelt apstrīdēto lēmumu, ciktāl tas attiecas uz prasītājām;

– pakārtoti – samazināt apstrīdētajā lēmumā tām noteikto naudas soda apmēru;

– piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

76 Komisijas prasījumi Vispārējai tiesai būtībā ir šādi:

– prasību noraidīt;

– grozīt prasītājām uzliktā naudas soda apmēru, atņemot tām vispārējo 50 % samazinājumu un vispārējo 15 % samazinājumu gadījumā, ja Vispārējā tiesa uzskatītu, ka apgrozījumu, kas gūts

no ienākošo kravu pārvadājumu pakalpojumu pārdošanas, nevar iekļaut pārdošanas apjoma vērtībā;

– piespriest prasītājām atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

III. Juridiskais pamatojums

77 Prasībā prasītājas formulē gan prasījumus par apstrīdētā lēmuma atcelšanu, gan arī prasījumus, kuru mērķis ir samazināt tām uzliktā naudas soda apmēru. Savukārt Komisija būtībā ir izteikusi lūgumu grozīt prasītājām uzliktā naudas soda apmēru gadījumā, ja Vispārējā tiesa uzskatītu, ka apgrozījumu, kas gūts no ienākošo kravu pārvadājumu pakalpojumu pārdošanas, nevar iekļaut pārdošanas apjoma vērtībā.

A. Par atcelšanas prasījumiem

78 Prasītājas atcelšanas prasījumu atbalstam izvirza piecus pamatus. Izvirzītie pamati ir šādi:

– pirmais pamats attiecas uz tiesību uz aizstāvību un lietas dalībnieku procesuālo tiesību vienlīdzības principa pārkāpumu saistībā ar to, ka tika atteikta piekļuve apsūdzošajiem un attaisnojošajiem pierādījumiem;

– otrais pamats attiecas uz tiesību tikt uzklausītam pārkāpumu un Komisijas kompetences neesamību, pirmām kārtām, piemērot LESD 101. pantu un EEZ līguma 53. pantu ienākošajiem kravu pārvadājumu pakalpojumiem un, otrām kārtām, piemērot EEZ līguma 53. pantu kravu pārvadājumu pakalpojumiem, kas sniegti maršrutos starp Šveici un trim EEZ dalībvalstīm, kuras nav Savienības dalībvalstis, proti, Islandi, Lihtenšteinas Grāfisti un Norvēģijas Karalisti (turpmāk tekstā – "maršruti EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un Šveici");

– trešais pamats attiecas uz kļūdu vērtējumā par rīcību, kurā prasītājas bija iesaistītas, un par to, ka šī rīcība pierāda prasītāju dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā vai to, ka prasītājas zināja par šo pārkāpumu;

– ceturtais pamats attiecas uz LESD 266. panta un 296. panta otrās daļas, kā arī Eiropas Savienības Pamattiesību hartas (turpmāk tekstā – "Harta") 17. panta pārkāpumu, jo apstrīdētajā lēmumā esot pieļautas iekšējas neatbilstības;

– piektais pamats, kas ir izvirzīts pakārtoti, attiecas uz kļūdām prasītājām uzliktā naudas soda apmēra noteikšanā.

1. Par pirmo pamatu attiecībā uz tiesību uz aizstāvību un lietas dalībnieku procesuālo tiesību vienlīdzības principa pārkāpumu saistībā ar to, ka tika atteikta piekļuve apsūdzošajiem un attaisnojošajiem pierādījumiem

79 Prasītājas apgalvo, ka Komisija pārkāpa to tiesības uz aizstāvību un lietas dalībnieku procesuālo tiesību vienlīdzības principu, atsakot tām piekļuvi attiecīgajiem pierādījumiem, it īpaši tiem, kurus Komisija esot saņēmusi pēc paziņojuma par iebildumiem nosūtīšanas. Esot runa par apsūdzošajiem un attaisnojošajiem pierādījumiem, kas minēti, pirmām kārtām, citu paziņojuma par iebildumiem adresātu atbildēs un tām pievienotajos dokumentos, otrām kārtām, apsvērumos,

kurus Vispārējai tiesai snieguši citi pārvadātāji savās prasībās par 2010. gada 9. novembra lēmumu, un, trešām kārtām, dokumentos, kas ir pamatā Komisijas paziņojumam par *WOW* aliansi tās 2005. gada 4. jūlija lēmumā lietā COMP/M.3770 – *Lufthansa*/*Swiss*.

80 Attiecībā uz apsūdzošajiem pierādījumiem, kuri prasītājām neesot paziņoti un uz kuriem Komisija esot balstījusies apstrīdētajā lēmumā, prasītājas uzskata, ka tie kā pierādījumi ir jānoraida. Esot runa it īpaši par dažiem dokumentiem attiecībā uz tiesisko regulējumu, kas piemērojams Honkongā, Japānā, Indijā, Taizemē, Singapūrā, Dienvidkorejā un Brazīlijā.

81 Attiecībā uz attaisnojošajiem pierādījumiem prasītājas uzskata, ka dokumenti, ko Komisija ieguva pēc paziņojuma par iebildumiem, iespējams, ir attaisnojoši, jo tiem objektīvi ir saistība ar iebildumiem, kas izvirzīti pret prasītājām, un tādējādi tie, iespējams, varēja būt noderīgi to aizstāvībai. Tā kā prasītājām netika dota piekļuve šiem dokumentiem, tām neesot bijis iespējams zināt šo dokumentu saturu. Prasītājas tomēr identificē dažus lietas aspektus, uz kuriem šie pierādījumi attiecoties. Esot runa par prasītāju rīcību aliansēs, par vertikālajām attiecībām saistībā ar jaudas rezervēšanu starp *Lufthansa*, no vienas puses, un citiem pārvadātājiem, no otras puses, par rīcību trešās valstīs, kurā bija iesaistītas prasītājas, par citu pārvadātāju iekšējām apspriedēm saistībā ar publiski pieejamo informāciju par prasītājām, par dažāda veida vietēja rakstura rīcību un par rīcību, kurā prasītājas nebija iesaistītas.

82 Prasītājas piebilst, ka tām pašām, nevis Komisijai pienākas izlemt, vai kāda informācija var būt noderīga to aizstāvībai.

83 Šā pamata atbalstam prasītājas min it īpaši 2011. gada 25. oktobra spriedumu *Solvay*/Komisija (C-109/10 P, EU:C:2011:686) un 1995. gada 29. jūnija spriedumu *Solvay*/Komisija (T-30/91, EU:T:1995:115), kā arī Hartas 41. un 47. pantu un Romā 1950. gada 4. novembrī parakstītās Cilvēktiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencijas (turpmāk tekstā – "ECPAK") 6. panta 1. punktu. Savos apsvērumos par Komisijas atbildēm uz Vispārējās tiesas 2021. gada 12. aprīļa rakstveida jautājumiem prasītājas min arī Eiropas Cilvēktiesību tiesas 2019. gada 25. jūlija spriedumu *Rook* pret Vāciju (CE:ECHR:2019:0725JUD000158615, 58. un 59. punkts). Prasītāju ieskatā ar minēto spriedumu ir no jauna apstiprināts lietas dalībnieku procesuālo tiesību vienlīdzības princips, kā tas izriet no 1995. gada 29. jūnija sprieduma *Solvay*/Komisija (T-30/91, EU:T:1995:115), un apstiprināts, ka jebkādiem ierobežojumiem attiecībā uz, iespējams, atbilstīgu dokumentu izpaušanu ir jābūt tādiem, kas ir noteikti nepieciešami trešās puses pamattiesību aizsardzībai vai nozīmīgu sabiedrības interešu nodrošināšanai.

84 Turklāt prasītājas aicina Vispārējo tiesu veikt procesa organizatorisko pasākumu vai izmeklēšanas pasākumu, ar ko Komisijai uzdotu nodrošināt prasītājām piekļuvi visiem lietas materiāliem. Tiesas sēdē prasītājas pielāgoja savu lūgumu, pirmām kārtām, ierobežojot tā tvērumu, iekļaujot tajā tikai atbildes uz paziņojumu par iebildumiem un to pielikumus, un, otrām kārtām, attiecinot to uz apsvērumiem un lietas materiāliem, kurus Vispārējā tiesā iesnieguši citi apsūdzētie pārvadātāji saistībā ar viņu attiecīgajām prasībām par 2010. gada 9. novembra lēmumu.

85 Komisija apstrīd prasītāju argumentus.

86 Tā norāda, ka prasītājas varēja iepazīties ar visiem pierādījumiem, kuriem tām bija tiesības piekļūt, un ka viņu apgalvojumi par citu attaisnojošu pierādījumu esamību ir tikai pieņēmumi.

87 Komisija turklāt norāda, ka tā rūpīgi izskatīja prasītāju iesniegtos pieteikumus par piekļuvi dokumentiem. Prasītājām neesot tiesības iepazīties ar visām pārējo pārvadātāju atbildēm uz paziņojumu par iebildumiem. Komisijai esot pienākums izpaust šos dokumentus prasītājām tikai tad, ja atklātos, ka tajos ir ietverti jauni apsūdzoši vai attaisnojoši elementi vai ka tiem ir būtiska nozīme, kas ļautu prasītājām apstrīdēt skaitļus, kurus Komisija ir izmantojusi savā paziņojumā par iebildumiem.

88 Savukārt prasītāju apgalvojumus par lietas aspektiem, attiecībā uz kuriem tām esot tikusi liegta piekļuve attaisnojošiem pierādījumiem, Komisija noraida.

89 Turklāt Komisija iebilst prasītāju lūgumam veikt procesa organizatoriskos pasākumus vai izmeklēšanas pasākumus. Komisija to uzskata par nesamērīgu, pamatojot it īpaši ar to, ka prasītājas nesniedz ne mazākās norādes, kas pamatotu prasīto dokumentu lietderību tiesvedības vajadzībām.

90 Šajā ziņā jāatgādina – lai tiktu ievērotas tiesības uz aizstāvību, ieinteresētajam uzņēmumam administratīvā procesa laikā ir jābūt iespējai lietderīgi darīt zināmu savu viedokli par norādīto faktu un apstākļu patiesumu un nozīmīgumu, kā arī par dokumentiem, kurus Komisija izmanto, lai pamatotu savu apgalvojumu par to, ka tas ir izdarījis Līguma pārkāpumu (spriedums, 2004. gada 7. janvāris, *Aalborg Portland* u.c./Komisija, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P un C-219/00 P, EU:C:2004:6, 66. punkts).

91 Tiesībās piekļūt lietas materiāliem, kas izriet no tiesību uz aizstāvību principa ievērošanas, ir paredzēts, ka Komisijai attiecīgajam uzņēmumam jāsniedz iespēja veikt visu izmeklēšanas lietā esošo dokumentu, kas varētu attiekties uz tā aizstāvību, pārbaudi. Pie šiem dokumentiem pieder gan apsūdzošie, gan attaisnojošie dokumenti, izņemot citu uzņēmumu komercnoslēpumus ietverošus dokumentus, Komisijas iekšējos dokumentus un citu konfidenciālu informāciju (spriedums, 2004. gada 7. janvāris, *Aalborg Portland* u.c./Komisija (C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P un C-219/00 P, EU:C:2004:6, 68. punkts).

92 Šajā ziņā jānorāda, ka tikai administratīvā posma, kurš balstīts uz sacīkstes principu, sākumā attiecīgais uzņēmums ar paziņojumu par iebildumiem tiek informēts par visiem būtiskajiem faktiem, uz kuriem Komisija balstās šajā procedūras stadijā, un šim uzņēmumam ir tiesības iepazīties ar lietas materiāliem, lai nodrošinātu savu tiesību uz aizstāvību efektīvu īstenošanu. Līdz ar to citu lietas dalībnieku atbilde uz paziņojumu par iebildumiem principā netiek ietverta to izmeklēšanas lietas materiālu dokumentu kopumā, kuros var ieskatīties lietas dalībnieki (spriedums, 2009. gada 30. septembris, *Hoechst*/Komisija, T-161/05, EU:T:2009:366, 163. punkts).

93 Tomēr, ja Komisija vēlas pamatoties uz izvilkumu no atbildes uz paziņojumu par iebildumiem vai uz dokumentu, kas ir pievienots šādai atbildei, lai pierādītu pārkāpumu LESD 101. panta 1. punkta piemērošanas procedūrā, pārējiem šajā procedūrā iesaistītajiem lietas dalībniekiem ir jānodrošina iespēja izteikt savu viedokli par šādu pierādījumu. Šajos apstākļos attiecīgais izvilkums no atbildes uz paziņojumu par iebildumiem vai no tai pievienotā dokumenta ir apsūdzošs pierādījums pret dažādiem lietas dalībniekiem, par kuriem tiek apgalvots, ka tie ir piedalījušies pārkāpumā (spriedums, 2009. gada 30. septembris, *Hoechst*/Komisija, T-161/05, EU:T:2009:366, 164. punkts un tajā minētā judikatūra).

94 Saskaņā ar judikatūru izvilkumi no atbildēm uz paziņojumu par iebildumiem ir uzskatāmi par apsūdzošiem elementiem tad, ja Komisija tos izmanto apstrīdētajā lēmumā, lai pamatotu kādu iebildumu, ar ko tiek apsūdzēts attiecīgais uzņēmums (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2008. gada 8. jūlijs, *BPB*/Komisija, T-53/03, EU:T:2008:254, 54. punkts).

95 Savukārt tādus izvilkumus no atbildēm uz paziņojumu par iebildumiem, ko Komisija apstrīdētajā lēmumā izmanto rezumējumam un tam, lai atbildētu uz argumentu, kuru administratīvajā procesā sniedzis paziņojuma par iebildumiem adresāts, nevar uzskatīt par apsūdzošiem elementiem (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2000. gada 15. marts, *Cimenteries CBR* u.c./Komisija, T-25/95, T-26/95, no T-30/95 līdz T-32/95, no T-34/95 līdz T-39/95, no T-42/95 līdz T-46/95, T-48/95, no T-50/95 līdz T-65/95, no T-68/95 līdz T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 un T-104/95, EU:T:2000:77, 391. punkts).

96 Attiecīgajam uzņēmumam vajadzības gadījumā ir jāpierāda, ka rezultāts, pie kāda savā lēmumā ir nonākusi Komisija, būtu varējis būt citāds, ja tiktu noraidīts kā apsūdzošs pierādījums kāds nepaziņots dokuments, uz kuru Komisija ir balstījusies, apsūdzot šo uzņēmumu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2018. gada 26. septembris, *Infineon Technologies*/Komisija, C-99/17 P, EU:C:2018:773, 78. un 79. punkts; skat. arī spriedumu, 2009. gada 30. septembris, *Hoechst* /Komisija, T-161/05, EU:T:2009:366, 165. punkts un tajā minētā judikatūra).

97 Attiecībā uz to, ka nav ticis paziņots attaisnojošs dokuments, saskaņā ar pastāvīgo judikatūru attiecīgajam uzņēmumam ir tikai jāpierāda, ka nepaziņošana varēja uzņēmumam nelabvēlīgi ietekmēt procesa norisi un Komisijas lēmuma saturu (skat. spriedumu, 2009. gada 30. septembris, *Hoechst*/Komisija, T-161/05, EU:T:2009:366, 166. punkts un tajā minētā judikatūra) vai ka tā varēja traucēt vai apgrūtināt šā uzņēmuma interešu aizstāvību administratīvajā procesā (spriedums, 2013. gada 19. decembris, *Siemens* u.c./Komisija, C-239/11 P, C-489/11 P un C-498/11 P, nav publicēts, EU:C:2013:866, 368. punkts).

98 Šajā ziņā par attaisnojošu pierādījumu ir uzskatāms izvilkums no atbildes uz paziņojumu par iebildumiem vai dokuments, kas ir pievienots šādai atbildei un kas var būt atbilstīgs uzņēmuma aizstāvībai, jo tas ļauj atsaukties uz pierādījumiem, kuri neatbilst secinājumiem, ko šajā stadijā ir izdarījusi Komisija (spriedums, 2011. gada 12. jūlijs, *Hitachi* u.c./Komisija, T-112/07, EU:T:2011:342, 34. punkts).

99 Turpretī ar to vien, ka citi uzņēmumi ir izvirzījuši tādus pašus argumentus kā attiecīgais uzņēmums un ka tie attiecīgajā gadījumā savai aizstāvībai ir izmantojuši vairāk resursu, nepietiek, lai šos argumentus uzskatītu par attaisnojošiem pierādījumiem (skat. spriedumu, 2011. gada 12. jūlijs, *Hitachi* u.c./Komisija, T-112/07, EU:T:2011:342, 35. punkts un tajā minētā judikatūra).

100 Runājot par dokumentiem, kuriem Komisijai pēc savas ierosmes parasti nav jāsniedz piekļuve, attiecīgie uzņēmumi principā nevar pamatoti atsaukties uz iespējamo attaisnojošo pierādījumu, kas ietverti attiecīgajās atbildēs, neizpaušanu, jo tie netika pieprasījuši piekļuvi šīm atbildēm administratīvā procesa laikā (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2011. gada 16. jūnijs, *FMC Foret* /Komisija, T-191/06, EU:T:2011:277, 292. punkts).

101 Ir arī jāatgādina, ka uzņēmumam, kurš atsaucas uz savu tiesību uz aizstāvību pārkāpumu, ir jāiesniedz sākotnēja norāde par to dokumentu lietderību savai aizstāvībai, kurus Komisija tam nebija paziņojusi (spriedums, 2018. gada 12. jūlijs, *Brugg Kabel* un *Kabelwerke Brugg*/Komisija, T-441/14, EU:T:2018:453, 80. punkts).

102 Šajā gadījumā ir jānošķir iespējamie apsūdzošie pierādījumi un iespējamie attaisnojošie pierādījumi, uz kuru neizpaušanu prasītājas norāda.

a) Par iespējamiem apsūdzošiem pierādījumiem

103 Visi iespējamie apsūdzošie pierādījumi, kuriem prasītājām neesot bijusi piekļuve, attiecas uz apstrīdētā lēmuma 976.–989. un 998.–1012. apsvērumā sniegto aprakstu un analīzi par tiesisko regulējumu un administratīvo praksi, kas piemērojama pārvadātāju tarifu noteikšanai dažās trešās valstīs. Šajā ziņā prasītājas min vispirms Komisijas tiešās atsauces uz atbildēm, kuras *CPA*, *British Airways*, *Cargolux*, vēl viens pārvadātājs un *Japan Airlines* sniedza uz paziņojumu par iebildumiem, turpinot – elementus, kuri netieši atsaucoties uz minētajām atbildēm, un visbeidzot – neizpaustus dokumentus, uz kuriem Komisija esot balstījusies, bet kurus nav noteikti iesnieguši citi pārvadātāji, kas bija paziņojuma par iebildumiem adresāti.

104 Vispirms attiecībā uz apstrīdētajā lēmumā minētajām tiešajām atsaucēm uz atbildēm, kas sniegtas uz paziņojumu par iebildumiem, jānorāda, ka galvenokārt nav runa tikai par paziņojuma par iebildumiem adresāta izklāstīta argumenta rezumējumu šā sprieduma 95. punktā minētās judikatūras izpratnē.

105 Pirmām kārtām, tas attiecas uz *Japan Airlines* un vēl viena pārvadātāja apgalvojumiem, kuri atkārtoti apstrīdētā lēmuma 1003., 1005. un 1006. apsvērumā un saskaņā ar kuriem, no vienas puses, Japānas iestādes līdz 2006. gadam neprasīja atsauces uz nolīgumu ar pārvadātājiem, kas norādīti NGPP, kurš piemērojams saistībā ar pieteikuma par piemaksu atļauju iesniegšanu, un, no otras puses, nebija noteikts nekāds saskaņošanas pienākums attiecībā uz lidojumiem starp Japānu un Apvienoto Karalisti.

106 Kā norāda prasītājas, no apstrīdētā lēmuma izriet, ka Komisija balstījās uz šiem paziņojumiem, lai pamatotu konstatējumu par tādas administratīvās prakses neesamību, kas būtu likusi apsūdzētajiem pārvadātājiem saskaņot piemaksas pārkāpuma laikposmā, un tādējādi apstiprinātu savu tēzi, ka Japānā īstenotā rīcība ietilpa LESD 101. panta un EEZ līguma 53. panta piemērošanas jomā. Apstrīdētā lēmuma daļā "Japānas regulējošās sistēmas analīze", proti, apstrīdētā lēmuma 1005. un 1006. apsvērumā Komisija balstās uz minētajiem paziņojumiem, lai pamatotu abus turpmāk minētos konstatējumus. Pirmais – NGPP, kas noslēgti starp Japānu un EEZ līguma slēdzējām pusēm, praksē nenoteica pārvadātājiem pienākumu vienoties par tarifiem, ciktāl, lai neizpildītu šo pienākumu, tiem savā pieteikumā par DP pietika atsaukties uz iespējamu nolīgumu *IATA* ietvaros. Otrais – Japānas iestādes nebija noteikušas nekādu saskaņošanas pienākumu attiecībā uz lidojumiem starp Japānu un Apvienoto Karalisti.

107 Otrām kārtām, tas attiecas arī uz *CPA*, *Cargolux* un *British Airways* apgalvojumiem, kuri minēti apstrīdētā lēmuma 977.–979. apsvērumā un kuros šie trīs pārvadātāji atzīst, ka Honkongā bija iespējams iesniegt individuālus piemaksu apstiprināšanas pieteikumus, it īpaši attiecībā uz fiksētu DP summu. Nav šaubu, ka šie apgalvojumi ir minēti apstrīdētā lēmuma daļā "Pārvadātāju argumenti". Tomēr, kā pamatoti norāda prasītājas, Komisija apstrīdētā lēmuma 987. apsvērumā, veicot analīzi par administratīvo praksi Honkongā, min sekojošo:

"Pārējie lietas dalībnieki noraida prasības [apspriest tarifus un iesniegt kolektīvu pieteikumu Honkongas civilās aviācijas departamentam (turpmāk tekstā – "CAD")] iespējamu pastāvēšanu; daži ir argumentējuši, ka CAD mudināja, nevis pieprasīja vienoties."

108 Šo Komisijas apgalvojumu nevar saprast citādi kā tādu, kurš attiecas uz apstrīdētā lēmuma 977.–979. apsvērumā minētajiem *CPA*, *Cargolux* un *British Airways* paziņojumiem.

109 Turpretī *CPA* paziņojumi, kas atkārtoti apstrīdētā lēmuma 1004. apsvērumā, nav kvalificējami kā apsūdzoši pierādījumi, jo no apstrīdētā lēmuma neizriet, ka Komisija būtu balstījusies uz tiem, lai pierādītu vienota un turpināta pārkāpuma pastāvēšanu.

110 Turpinot – attiecībā uz elementiem, kas netieši atsaucoties uz minētajām atbildēm, – pretēji tam, ko apgalvo prasītājas, no apstrīdētā lēmuma 1012. apsvēruma fragmenta, kurā minēts, ka "netiek apgalvots, ka lietas dalībniekiem bija pienākums vienoties par DP vai par komisijas maksām par piemaksām", neizriet, ka Komisija būtu balstījusies uz neizpaustiem apsūdzošiem pierādījumiem. Ar šo konstatējumu Komisija tikai norāda, ka, atbildot uz paziņojumu par iebildumiem, nav ticis sniegts neviens elements, kas apliecinātu šādu pienākumu.

111 Visbeidzot attiecībā uz neizpaustiem dokumentiem, uz kuriem Komisija esot balstījusies, bet kurus nav noteikti iesnieguši citi pārvadātāji, kas bija paziņojuma par iebildumiem adresāti, prasītājas min dokumentus, kas esot izmantoti, analizējot Japānas tiesisko regulējumu un NGPP, kuri piemērojami citās trešās valstīs, nevis Honkongā un Japānā, un kas minēti apstrīdētā lēmuma 998.–1001., 1009., 1010. un 1013.–1019. apsvērumā.

112 Tomēr jākonstatē, ka šajos apsvērumos nav atsauces ne uz vienu izmeklēšanas materiālu dokumentu, vai tas būtu iesniegts pirms vai pēc paziņojuma par iebildumiem nosūtīšanas. Minētajos apsvērumos Komisija vienīgi apraksta piemērojamās Japānas tiesiskā regulējuma normas un to NGPP normas, kuru līgumslēdzējas puses ir attiecīgās trešās valstis, un konstatē, ka nav pierādīts, ka šajās normās būtu prasīts, lai pārvadātāji īsteno cenu noteikšanas saskaņošanu. Aplūkojamās normas ir tās, uz kurām daži pārvadātāji, kas ir paziņojuma par iebildumiem adresāti, atsaucas savā argumentācijā, atbildot uz šo paziņojumu, kā tas izriet no apstrīdētā lēmuma 1002., 1003. un 1013. apsvēruma.

113 Prasītājas nav paskaidrojušas, kādā veidā aplūkojamie apstrīdētā lēmuma fragmenti atklātu viena vai vairāku neizpaustu apsūdzošu dokumentu, uz kuriem balstītos Komisija, pastāvēšanu.

114 Pat pieņemot, ka prasītājas ar šo pārmet Komisijai, ka tā nav prasītājām devusi piekļuvi aplūkojamajām tiesību normām, jānorāda, ka Japānā un pārējās attiecīgajās trešās valstīs piemērojamais tiesiskais regulējums piemaksu jomā pats par sevi nevar būt apsūdzošs pierādījums un ka katrā ziņā šī informācija principā ir publiska un pieejama (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2006. gada 27. septembris, *Jungbunzlauer*/Komisija, T-43/02, EU:T:2006:270, 354. punkts). Turklāt paziņojuma par iebildumiem 139. punktā bija norādīts, ka Japānā "[DP] ieviešanas saskaņošana starp [pārvadātājiem] nekādā ziņā [nebija] obligāta", un tā 1439. apsvērumā bija ietverta analīze par klauzulām attiecībā uz cenu kopīgu noteikšanu, kas attiecīgajā gadījumā minēta kādā NGPP. Tādējādi prasītājām administratīvajā procesā bija dota iespēja lietderīgi darīt zināmu savu viedokli par aplūkojamajām tiesību normām.

115 Ņemot vērā iepriekš minēto, ir jākonstatē, ka Komisija ir pieļāvusi kļūdu, atsakot prasītājām piekļuvi apstrīdētā lēmuma 977.–979., 1003., 1005. un 1006. apsvērumā minētajiem un šā sprieduma 105.–108. punktā aprakstītajiem izvilkumiem no atbildēm uz paziņojumu par iebildumiem.

b) Par iespējamiem attaisnojošiem pierādījumiem

116 Šajā gadījumā vispirms jānorāda, ka starp lietas dalībniekiem nav strīda par to, ka par dokumentiem, kuros prasītāju ieskatā bija ietverti attaisnojoši pierādījumi, prasītājas administratīvā procesa laikā iesniedza pieteikumu par piekļuvi tiem.

117 Turpinot jānorāda, ka prasītājas vienīgi lielā mērā apgalvo, ka daži apsūdzētie pārvadātāji vai paziņojuma par iebildumiem adresāti ir izvirzījuši tādus pašus argumentus kā prasītājas savās atbildēs uz paziņojumu par iebildumiem vai savos apsvērumos Vispārējā tiesā. Tomēr šādi apsvērumi nevar raksturot attaisnojošu pierādījumu esamību (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2011. gada 12. jūlijs, *Hitachi* u.c./Komisija, T-112/07, EU:T:2011:342, 43. un 44. punkts).

118 Turklāt, ciktāl prasītājas izsaka pieņēmumus par tādu attaisnojošu dokumentu esamību, kurus iesnieguši citi pārvadātāji, tās nesniedz sākotnējo pierādījumu tam, ka šie dokumenti būtu noderīgi šīs tiesvedības vajadzībām (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2012. gada 27. septembris, *Koninklijke Wegenbouw Stevin*/Komisija, T-357/06, EU:T:2012:488, 164. punkts). Turklāt, ja tiktu apmierināti prasītāju apgalvojumi, neraugoties uz to vispārīgumu, tā sekas būtu tādas, ka prasītājas gūtu labumu no attiecīgajā gadījumā citu pārvadātāju ieguldītajām lielākajām pūlēm un resursiem un tas būtu pretrunā šā sprieduma 99. punktā atgādinātajai judikatūrai.

119 Attiecībā konkrēti uz dokumentiem, kuri ir pamatā Komisijas paziņojumam par *WOW* aliansi tās 2005. gada 4. jūlija lēmumā lietā COMP/M.3770 – *Lufthansa*/*Swiss*, jānorāda, ka Komisija nebalstījās uz šiem dokumentiem procedūrā, kuras rezultātā tika pieņemts apstrīdētais lēmums, un ka atsauce uz minēto lēmumu apstrīdētā lēmuma 1386. zemsvītras piezīmē, kā norāda Komisija, ir balstīta tikai uz publisku informāciju.

120 Savukārt attiecībā uz elementiem, ar ko tiecas apliecināt nolīgumu par jaudas esamību starp *Lufthansa* un vairāku tādu elektroniskā pasta vēstuļu adresātiem, kuras šis pārvadātājs esot nosūtījis saistībā ar sava DP līmeņa pielāgošanu, un kas tādējādi palīdzot pierādīt alternatīvu ticamu skaidrojumu par šiem sūtījumiem, proti, ka tā bija leģitīma informācija, ko piegādātājs paziņoja saviem klientiem, jānorāda, ka, pirmkārt, kā uzsver Komisija, prasītājas savā atbildē uz paziņojumu par iebildumiem jau izvirzīja argumentu, ka aplūkojamo elektroniskā pasta vēstuļu adresāti bija *Lufthansa* klienti, otrkārt, ka prasītāju rīcībā to elementu dēļ, kas minēti izmeklēšanas materiālos, jau bija to pārvadātāju uzskaitījums, kuri bija ar *Lufthansa* slēguši nolīgumu par jaudas iegādi, kā prasītājas pašas atzina tiesas sēdē, un, treškārt, Komisija apstrīdētajā lēmumā noraidīja viņu argumentu, šā lēmuma 797. apsvērumā uzsverot, ka paziņojumi bija ļāvuši prasītājām apzināties, ka *Lufthansa* bija iesaistīta sarunās ar citiem pārvadātājiem. No tā izriet, ka prasītājas nav pierādījušas, ka šo elementu paziņošana būtu varējusi būt noderīga to aizstāvībai.

121 Attiecībā uz elementiem, kurus esot iesnieguši neapsūdzētie pārvadātāji, prasītājas, apgalvojot, ka minētos elementus varētu izmantot kā attaisnojošus pierādījumus viņu aizstāvībai, jo neapsūdzētie pārvadātāji bija saistīti ar strīdīgo saziņu, kas apstrīdētajā lēmumā tika pārmesta prasītājām, izmanto ļoti vispārīgus pieņēmumus. Prasītāju minētā hipotēze tās vispārīguma dēļ nav uzskatāma par pietiekami konkrētu norādi uz to, ka minēto pārvadātāju atbildēs bija attaisnojoši pierādījumi (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2012. gada 27. septembris, *Koninklijke Wegenbouw Stevin*/Komisija, T-357/06, EU:T:2012:488, 164. punkts).

122 Tas pats attiecas uz prasītāju argumentu, ar kuru tās apgalvo, ka, ņemot vērā to, ka viņu darbinieki piedalījās tikai "minimālā daļā" aplūkojamo darbību, attaisnojošie elementi, kas attiecas uz lielāko daļu minēto darbību, esot pārējo apsūdzēto pārvadātāju rokās.

123 Visbeidzot prasītājas velti atsaucas uz 1995. gada 29. jūnija spriedumu *Solvay*/Komisija (T-30/91, EU:T:1995:115), kurā Vispārējā tiesa ir norādījusi, ka nav vienīgi Komisijas uzdevums izlemt, vai izmeklēšanā iegūtie dokumenti var attaisnot attiecīgos uzņēmumus, ciktāl minētajā lietā bija runa par dokumentiem, kas ietilpa tieši izmeklēšanas materiālos. Tomēr Vispārējai tiesai jau ir bijusi izdevība precizēt, ka apsvērums, saskaņā ar kuru nevarētu būt vienīgi Komisijas uzdevums noteikt dokumentus, kas ir lietderīgi iesaistītā uzņēmuma aizstāvībai, attiecās uz dokumentiem, kuri ietverti Komisijas lietas materiālos, un nav piemērojams atbildēm, ko uz Komisijas paziņotajiem iebildumiem snieguši citi lietas dalībnieki (spriedums, 2011. gada 16. jūnijs, *Heineken Nederland* un *Heineken*/Komisija, T-240/07, EU:T:2011:284, 254. punkts).

c) Secinājumi

124 Ir jāsecina, ka Komisija ir pieļāvusi kļūdu, atsakot prasītājām piekļuvi apstrīdētā lēmuma 977.–979., 1003., 1005. un 1006. apsvērumā minētajiem izvilkumiem no atbildēm uz paziņojumu par iebildumiem. Saskaņā ar šā sprieduma 96. punktā minēto judikatūru turpmāk, vērtējot pamatotību Komisijas vērtējumiem par prasītāju dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā, tiks vērtēts (skat. šā sprieduma 550. punktu), vai rezultāts, pie kura nonāca Komisija, būtu varējis būt atšķirīgs, ja minētie izvilkumi kā apsūdzoši pierādījumi būtu jānoraida.

125 Attiecībā uz prasītāju lūgumiem veikt procesa organizatoriskos pasākumus vai izmeklēšanas pasākumus, lai panāktu, ka tām tiktu darītas zināmas paziņojuma par iebildumiem adresātu atbildes un to pielikumi, kā arī apsvērumi un dokumenti, ko Vispārējā tiesā iesnieguši citi pārvadātāji savās attiecīgajās prasībās par 2010. gada 9. novembra lēmumu, prasītājas norāda, ka iepazīšanās ar šiem dokumentiem tām ļautu pierādīt, ka tie bija noderīgi viņu aizstāvībai un ka tādējādi to neizpaušana bija viņu tiesību pārkāpums.

126 Šajā ziņā pietiek norādīt, ka Vispārējā tiesa varēja lemt par pirmā pamata pamatotību, balstoties uz tajā iesniegtajiem elementiem, un ka tā ir vienīgā, kas lemj par iespējamo nepieciešamību papildināt tās rīcībā esošos informācijas elementus par tās izskatīšanā esošajām lietām, veicot attiecīgajā gadījumā prasītos pasākumus, kuru mērķis nevar būt kompensēt prasītāju bezdarbību pierādījumu iegūšanas jomā (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2009. gada 16. jūlijs, *SELEX Sistemi Integrati*/Komisija, C-481/07 P, nav publicēts, EU:C:2009:461, 44. punkts). No tā izriet, ka prasītāju lūgumi ir jānoraida gan tiktāl, ciktāl tie attiecas uz atbildēm uz paziņojumu par iebildumiem, gan tiktāl, ciktāl tie attiecas uz Vispārējā tiesā iesniegtiem apsvērumiem saistībā ar prasībām par 2010. gada 9. novembra lēmumu.

2. Par otro pamatu attiecībā uz tiesību tikt uzklausītam pārkāpumu un kompetences neesamību

127 Prasītājas šo pamatu formulē divās daļās, no kurām pirmā attiecas uz tiesību tikt uzklausītam pārkāpumu un Komisijas kompetences neesamību piemērot LESD 101. pantu un EEZ līguma 53. pantu ienākošajiem kravu pārvadājumu pakalpojumiem un otrā – uz Komisijas kompetences neesamību piemērot EEZ līguma 53. pantu maršrutiem EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un Šveici.

a) Par otrā pamata pirmo daļu attiecībā uz tiesību tikt uzklausītam pārkāpumu un Komisijas kompetences neesamību piemērot LESD 101. pantu un EEZ līguma 53. pantu ienākošajiem maršrutiem

128 Prasītājas būtībā apgalvo, ka Komisija ir pārkāpusi viņu tiesības tikt uzklausītām un ir pārsniegusi savas kompetences robežas, konstatējot LESD 101. panta un EEZ līguma 53. panta pārkāpumu ienākošajos maršrutos un sodot par to; Komisija to apstrīd.

129 Jāatgādina, ka attiecībā uz ārpus EEZ teritorijas veiktu rīcību Savienības kompetence konstatēt un sodīt LESD 101. panta vai EEZ līguma 53. panta pārkāpumu saskaņā ar starptautiskajām publiskajām tiesībām var tikt konstatēta atbilstoši īstenošanas kritērijam vai raksturīgu seku kritērijam (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2017. gada 6. septembris, *Intel*/Komisija, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 40.–47. punkts, un 2018. gada 12. jūlijs, *Brugg Kabel* un *Kabelwerke Brugg* /Komisija, T-441/14, EU:T:2018:453, 95.–97. punkts).

130 Šie kritēriji ir alternatīvi un nav kumulatīvi (spriedums, 2018. gada 12. jūlijs, *Brugg Kabel* un *Kabelwerke Brugg*/Komisija, T-441/14, EU:T:2018:453, 98. punkts; šajā nozīmē skat. arī spriedumu, 2017. gada 6. septembris, *Intel*/Komisija, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 62.–64. punkts).

131 Apstrīdētā lēmuma 1043.–1046. apsvērumā Komisija balstījās gan uz īstenošanas kritēriju, gan uz raksturīgu seku kritēriju, lai atbilstoši starptautiskajām publiskajām tiesībām konstatētu LESD 101. panta un EEZ līguma 53. panta pārkāpumu ienākošajos maršrutos un sodītu par to.

132 Prasītājas min kļūdu katra no šo abu kritēriju piemērošanā; Vispārējā tiesa uzskata par lietderīgu vispirms pārbaudīt, vai Komisija pamatoti atsaucās uz raksturīgu seku kritēriju. Šim nolūkam Vispārējā tiesa analizēs, pirmām kārtām, vai prasītājas pamatoti atsaucas uz viņu tiesību tikt uzklausītām pārkāpumu saistībā ar šā kritērija piemērošanu un, otrām kārtām, vai prasītājas pamatoti apgalvo, ka Komisija ir pieļāvusi kļūdas tā piemērošanā. Saskaņā ar šā sprieduma 130. punktā minēto judikatūru tikai tad, ja vismaz viens no šiem abiem iebildumiem ir pamatots, ir jāpārbauda, vai Komisija varēja balstīties uz īstenošanas kritēriju.

1) Par tiesībām tikt uzklausītam

133 Prasītājas pārmet Komisijai, ka tā prasītājām liegusi iespēju administratīvajā procesā izteikties par raksturīgu seku kritērija piemērošanu. Komisija paziņojumā par iebildumiem neesot norādījusi, ka tā plāno atsaukties uz raksturīgu seku kritēriju. Tāpat Komisija šajā paziņojumā neesot norādījusi motīvus, uz kuriem tā balstījās, apstrīdētajā lēmumā secinot, ka raksturīgu seku kritērijs ir izpildīts.

134 Komisija apstrīd prasītāju argumentus.

135 Šajā ziņā jāatgādina, ka paziņojums par iebildumiem ir procesuālā garantija, ar ko piemēro Savienības tiesību pamatprincipu, kurš nosaka, ka tiesības uz aizstāvību ir jāievēro jebkurā procedūrā (spriedums, 2009. gada 3. septembris, *Papierfabrik August Koehler* u.c./Komisija, C-322/07 P, C-327/07 P un C-338/07 P, EU:C:2009:500, 35. punkts).

136 Šis princips tostarp prasa, lai iebildumu rakstā, ko Komisija adresē uzņēmumam, kuram tā paredz uzlikt sodu par konkurences tiesību normu pārkāpumu, būtu ietverti visi norādītie būtiskie fakti par šo uzņēmumu – tādi kā pārmestie fakti, to kvalificēšana un pierādījumi, uz kuriem pamatojas

Komisija, lai šis uzņēmums varētu lietderīgi norādīt savus argumentus pret to uzsāktajā administratīvajā procesā (spriedums, 2009. gada 3. septembris, *Papierfabrik August Koehler* u.c./Komisija, C-322/07 P, C-327/07 P un C-338/07 P, EU:C:2009:500, 36. punkts).

137 Regulas Nr. 1/2003 27. panta 1. punktā un Regulas (EK) Nr. 773/2004 (2004. gada 7. aprīlis) par lietas izskatīšanu saskaņā ar [LESD 101]. un [LESD 102]. pantu, ko vada Komisija (OV 2004, L 123, 18. lpp.), 11. panta 2. punktā par šā principa piemērošanu ir noteikts, ka Komisija savā galīgajā lēmumā ņem vērā vienīgi tos iebildumus, par kuriem ieinteresētajiem uzņēmumiem vai uzņēmumu apvienībām bija iespēja darīt zināmu savu viedokli.

138 Tajā pašā laikā ir jāņem vērā paziņojuma par iebildumiem provizoriskais raksturs, kas nozīmē, ka atšķirību pastāvēšana starp šo dokumentu un galīgo lēmumu ir ne vien iespējama, bet arī likumīga, ciktāl galīgajā lēmumā ir atspoguļots visu to elementu kopums, kuri ir iesniegti un pārrunāti administratīvajā procesā, tostarp pēc paziņojuma par iebildumiem nosūtīšanas (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2004. gada 7. janvāris, *Aalborg Portland* u.c./Komisija, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P un C-219/00 P, EU:C:2004:6, 67. punkts).

139 Tikai tad, ja galīgajā lēmumā attiecīgie uzņēmumi tiek vainoti pārkāpumos, kas nav minēti paziņojumā par iebildumiem, vai tiek ņemti vērā citi fakti, ir jāuzskata, ka ir pārkāptas tiesības uz aizstāvību (skat. spriedumu, 2013. gada 14. marts, *Fresh Del Monte Produce*/Komisija, T-587/08, EU:T:2013:129, 706. punkts un tajā minētā judikatūra). Saskaņā ar judikatūru tā tas nav tādā gadījumā, kad apgalvotās atšķirības starp paziņojumu par iebildumiem un galīgo lēmumu attiecas tikai uz tādām darbībām, par kurām prasītājas jau ir sniegušas paskaidrojumus un kas līdz ar to nav saistītas ar nevienu jaunu iebildumu (spriedums, 2012. gada 29. marts, *Telefónica* un *Telefónica de España*/Komisija, T-336/07, EU:T:2012:172, 84. un 85. punkts).

140 Lietas dalībnieku vidū nav strīda par to, ka atšķirībā no apstrīdētā lēmuma paziņojumā par iebildumiem nav atsauces uz raksturīgu seku kritēriju. Tomēr ir jākonstatē, ka, apstrīdētajā lēmumā atsaucoties uz raksturīgu seku kritēriju, lai atbilstoši starptautiskajām publiskajām tiesībām pamatotu savu kompetenci konstatēt LESD 101. panta un EEZ līguma 53. panta pārkāpumu ienākošajos maršrutos un sodīt par to, Komisija attiecībā uz prasītājām neizvirzīja jaunus iebildumus un negrozīja saturu tiem, kurus jau provizoriski bija izmantojusi paziņojumā par iebildumiem.

141 Komisija paziņojumā par iebildumiem jau bija norādījusi, ka tā ir paredzējusi konstatēt LESD 101. panta un EEZ līguma 53. panta pārkāpumu ienākošajos maršrutos. Paziņojuma par iebildumiem 129. apsvērumā Komisija tādējādi norādīja, ka "pārkāpums ietvēra kravu pārvadājumu pakalpojumus [..] [Savienības]/EEZ iekšienē un Šveicē un maršrutos starp [Savienības]/EEZ lidostām un trešo valstu lidostām visā pasaulē abos virzienos". Tāpat paziņojuma par iebildumiem 1430. apsvērumā Komisija norādīja, ka "visas pretkonkurences darbības, kurās iesaistīts katrs no dalībniekiem, iekļaujas kopējā mērķī, proti, vienoties par cenu un vismaz novērst nenoteiktību attiecībā uz cenām kravu pārvadājumu tirgū EEZ, tostarp maršrutos starp EEZ lidostām un trešām valstīm".

142 Komisija savu kompetenci konstatēt LESD 101. panta un EEZ līguma 53. panta pārkāpumu ienākošajos maršrutos arī pamatoja jau paziņojuma par iebildumiem stadijā. Šā paziņojuma 1390. apsvērumā Komisija tādējādi norādīja, ka ir tās "kompetencē piemērot [LESD 101.] pantu attiecībā uz tādu vienošanos par gaisa pārvadājumiem starp [Savienības] lidostām un trešām valstīm, kas var būt ietekmējusi tirdzniecību starp dalībvalstīm". Minētā paziņojuma 1394. apsvērumā Komisija piebilda, ka ir tās "kompetencē [arī] piemērot EEZ līguma 53. pantu

[..] attiecībā uz tādu vienošanos par gaisa pārvadājumiem starp [EEZ] lidostām un trešām valstīm, kas var būt ietekmējusi tirdzniecību starp dalībvalstīm un EEZ līguma līgumslēdzējām pusēm vai starp EEZ līguma līgumslēdzējām pusēm".

143 Turklāt prasītājas savās atbildēs uz paziņojumu par iebildumiem skaidri apstrīdēja šos vērtējumus. Tādējādi *SAS Cargo* atbildes uz paziņojumu par iebildumiem 11. sadaļa un *SAS Consortium* atbildes uz paziņojumu par iebildumiem 6. sadaļa ir pilnībā veltītas Komisijas kompetences konstatēt LESD 101. panta un EEZ līguma 53. panta pārkāpumu ienākošajos maršrutos vērtējumam.

144 Apstrīdētā lēmuma 1042.–1046. apsvērumā Komisija vienīgi atbildēja uz šiem argumentiem saskaņā ar tai atzītajām tiesībām administratīvā procesa vajadzībām pārskatīt vai papildināt faktiskos vai tiesiskos argumentus, lai pamatotu tās izteiktos iebildumus (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2012. gada 29. marts, *Telefónica* un *Telefónica de España*/Komisija, T-336/07, EU:T:2012:172, 82. punkts).

145 Šajos apstākļos tam, ka raksturīgu seku kritērijs netika īpaši apspriests administratīvajā procesā, nav nozīmes attiecībā uz vērtējumu par to, vai tika ievērotas prasītāju tiesības uz aizstāvību.

146 No tā izriet, ka prasītājām nav pamata apgalvot, ka Komisija ir pārkāpusi viņu tiesības uz aizstāvību, pirmo reizi atsaucoties uz raksturīgu seku kritēriju apstrīdētajā lēmumā.

147 Tāpat prasītājām nav pamata apgalvot, ka raksturīgu seku kritērija piemērošana apstrīdētā lēmuma 1045. un 1046. apsvērumā ir balstīta uz faktiem, kurus Komisija nebija izmantojusi paziņojumā par iebildumiem. Visi faktiskie elementi, uz kuriem ir balstīti šie apsvērumi, ir minēti paziņojumā par iebildumiem. Tādējādi apstrīdētā lēmuma 1045. apsvērumā minētais motīvs, kas attiecas uz strīdīgās rīcības ietekmi uz patērētājiem EEZ, ir balstīts uz apsvērumiem par kravu pārvadājumu pakalpojumu cenu struktūru, par ekspeditoru starpnieku lomu starp pārvadātājiem un nosūtītājiem un par vienota un turpināta pārkāpuma raksturu (tostarp par tā kvalifikāciju par konkurences ierobežojumu "mērķa dēļ"); šie apsvērumi bija minēti jau paziņojuma par iebildumiem 7., 104., 1396.–1411. un 1434.–1438. punktā. Tāpat motīvs par ietekmi uz konkurenci starplīniju pakalpojumos, kas atkārtots tajā pašā apsvērumā, ir balstīts uz apsvērumiem par kravu pārvadājumu nozares darbību, kuri minēti paziņojuma par iebildumiem 7., 9., 102. un 105. punktā. Savukārt apstrīdētā lēmuma 1046. apsvērumā minētais strīdīgās aizliegtās vienošanās ģeogrāfiskais apjoms un ienākošo kravu pārvadājumu pakalpojumu iekļaušana vienotajā un turpinātajā pārkāpumā ir skatīti jau paziņojuma par iebildumiem 3., 125., 129., 1045., 1390., 1394. un 1430. punktā.

148 No tā izriet, ka prasītājas nav pierādījušas, ka viņu tiesības tikt uzklausītām šajā ziņā būtu pārkāptas.

2) Par raksturīgu seku kritērija piemērošanu

149 Prasības pieteikumā prasītājas apstrīd raksturīgu seku kritērija piemērojamību; attiecībā uz šo kritēriju prasītājas būtībā apgalvo, ka tas nav atzīts Savienības tiesībās un ka tas ir ticis minēts, pārkāpjot atpakaļejoša spēka aizlieguma principu. Tomēr replikas rakstā tās norāda, ka atsakās no šiem argumentiem, ņemot vērā 2017. gada 6. septembra spriedumu *Intel*/Komisija (C-413/14 P, EU:C:2017:632).

150 Prasītājas turpretī turpina apgalvot, ka Komisija ir pieļāvusi kļūdas raksturīgu seku kritērija piemērošanā. Komisija esot apvērsusi pierādīšanas pienākumu un esot balstījusies uz kļūdainiem un ar starptautiskajām publiskajām tiesībām nesaderīgiem apsvērumiem, secinot, ka šis kritērijs ir izpildīts.

151 Prasītāju ieskatā no 2017. gada 6. septembra sprieduma *Intel*/Komisija (C-413/14 P, EU:C:2017:632, 49.–51. punkts) izriet, ka strīdīgajam nolīgumam vai strīdīgajai praksei ir jārada sekas konkrēti uz konkurenci iekšējā tirgū. Šīm sekām esot jābūt nepastarpinātām, būtiskām un paredzamām, kā arī iespējamām.

152 Šajā gadījumā, pirmām kārtām, Komisija esot noteikusi, ka piemaksas tiek pārnestas ražošanas un izplatīšanas ķēdē un ka tās ietekmē patērētājus EEZ importēto preču cenu pieauguma veidā. Tomēr šādas sekas neesot nedz nepastarpinātas, nedz paredzamas. Tās turklāt arī neesot pierādītas, bet, gluži pretēji, esot tikai spekulatīvas. Attiecībā it īpaši uz atteikumu maksāt komisijas maksas – tas esot ietekmējis tikai ekspeditorus.

153 Tāpat Komisija arī neesot pierādījusi, ka pārmestajai rīcībai būtu bijušas būtiskas sekas uz patērētājiem EEZ. Šī rīcība esot attiekusies tikai uz divām piemaksām, kuras bija daļa no galīgās cenas. Atbilstoši ekonomikas teorijai cenas mazas daļas saskaņošana neietekmējot kopējās cenas konkurējošo raksturu. Turklāt rīcības, kurā prasītājas bija iesaistītas trešās valstīs, ietekme varot vienīgi uzlabot, nevis ierobežot EEZ importēto preču konkurētspēju. Šīs rīcības rezultātā esot samazinātas piemaksas ASV, Honkongā, Japānā un Taizemē.

154 Otrām kārtām, Komisija esot atsaukusies uz ietekmi uz konkurenci starplīniju pakalpojumos, kurus trešo valstu pārvadātāji, kas neapkalpo galamērķa lidostas EEZ, iegādājas no citiem pārvadātājiem. Apstrīdētajā lēmumā Komisija šo ietekmi esot aprakstījusi neskaidri un nepietiekami. Tāpat Komisija neesot sniegusi pierādījumus savas argumentācijas atbalstam un esot apšaubāms, ka šādi pierādījumi pastāv.

155 Komisija apstrīd prasītāju argumentus.

156 Apstrīdētajā lēmumā Komisija būtībā balstījās uz trim neatkarīgiem motīviem, nosakot, ka šajā gadījumā raksturīgu seku kritērijs ir izpildīts.

157 Pirmie divi motīvi ir minēti apstrīdētā lēmuma 1045. apsvērumā. Kā Komisija apstiprināja atbildē uz Vispārējās tiesas rakstveida un mutvārdu jautājumiem, šie motīvi attiecas uz ietekmi, ko radīja saskaņošana attiecībā uz ienākošajiem kravu pārvadājumu pakalpojumiem, aplūkota atsevišķi. Pirmais motīvs attiecas uz to, ka "gaisa transporta uz EEZ izmaksu palielināšanās un tātad augstākas importēto preču cenas pēc būtības var ietekmēt patērētājus EEZ teritorijā". Otrais motīvs skar ienākošo kravu pārvadājumu pakalpojumu ietekmi "arī uz [kravu pārvadājumu] pakalpojumu sniegšanu, ko citi pārvadātāji nodrošina EEZ teritorijā starp maiņas mezglpunktiem ("*hubs*"), kurus EEZ izmanto trešo valstu pārvadātāji, un šo sūtījumu galamērķa lidostām EEZ teritorijā, ko neapkalpo trešās valsts pārvadātājs".

158 Trešais motīvs ir minēts apstrīdētā lēmuma 1046. apsvērumā un, kā izriet no Komisijas atbildēm uz Vispārējās tiesas rakstveida un mutvārdu jautājumiem, attiecas uz vienotā un turpinātā pārkāpuma sekām, to aplūkojot kopumā.

159 Vispārējā tiesa uzskata, ka ir jāvērtē gan sekas saskaņošanai attiecībā uz ienākošajiem kravu pārvadājumu pakalpojumiem, to aplūkojot atsevišķi, gan sekas vienotajam un turpinātajam pārkāpumam, to aplūkojot kopumā, vispirms vērtējot pirmās no tām.

i) Par sekām saskaņošanai attiecībā uz ienākošajiem kravu pārvadājumu pakalpojumiem, to skatot atsevišķi

160 Vispirms jāpārbauda pamatotība pirmajam motīvam, uz kuru ir balstīts Komisijas secinājums, ka raksturīgu seku kritērijs šajā gadījumā ir izpildīts (turpmāk tekstā – "aplūkojamās sekas").

161 Šajā ziņā jāatgādina – kā izriet no apstrīdētā lēmuma 1042. apsvēruma, raksturīgu seku kritērijs ļauj pamatot Savienības un EEZ konkurences tiesību normu piemērošanu no starptautisko publisko tiesību normu viedokļa, ja ir paredzams, ka attiecīgā rīcība radīs nepastarpinātas un būtiskas sekas iekšējā tirgū vai EEZ (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2017. gada 6. septembris, *Intel* /Komisija, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 49. punkts; šajā nozīmē skat. arī spriedumu, 1999. gada 25. marts, *Gencor*/Komisija, T-102/96, EU:T:1999:65, 90. punkts).

162 Šajā gadījumā prasītājas apstrīd gan aplūkojamo seku atbilstību (skat. šā sprieduma 163.–179. punktu), gan šo seku paredzamo raksturu (skat. šā sprieduma 183.–200. punktu), būtisko raksturu (skat. šā sprieduma 201.–216. punktu) un nepastarpināto raksturu (skat. šā sprieduma 217.–226. punktu).

– *Par aplūkojamo seku atbilstību*

163 No judikatūras izriet – apstāklis, ka uzņēmums, kurš ir nolīguma vai saskaņotas darbības dalībnieks, atrodas trešā valstī, neliedz piemērot LESD 101. pantu un EEZ līguma 53. pantu, ja šis nolīgums vai darbība rada sekas attiecīgi iekšējā tirgū vai EEZ teritorijā (šajā nozīmē skat. spriedumu, 1971. gada 25. novembris, *Béguelin Import*, 22/71, EU:C:1971:113, 11. punkts).

164 Raksturīgu seku kritērija piemērošanas mērķis tieši ir aptvert rīcību, kura gan nav veikta EEZ teritorijā, bet kuras pretkonkurences sekas var būt jūtamas iekšējā tirgū vai EEZ teritorijā (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2017. gada 6. septembris, *Intel*/Komisija, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 45. punkts).

165 Šis kritērijs neprasa pierādīt, ka strīdīgā rīcība ir radījusi sekas, kas faktiski izpaudušās iekšējā tirgū vai EEZ teritorijā. Gluži pretēji, saskaņā ar judikatūru pietiek ņemt vērā rīcības varbūtējo ietekmi uz konkurenci (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2017. gada 6. septembris, *Intel*/Komisija, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 51. punkts).

166 Komisijas pienākums ir aizsargāt konkurenci iekšējā tirgū un EEZ teritorijā pret apdraudējumiem tās efektīvai darbībai.

167 Ja ir runa par rīcību, par kuru Komisija, kā šajā gadījumā, uzskata, ka tai ir pietiekama kaitējuma pakāpe attiecībā uz konkurenci iekšējā tirgū vai EEZ teritorijā, lai to varētu kvalificēt par konkurences ierobežojumu "mērķa dēļ" LESD 101. panta un EEZ līguma 53. panta izpratnē, raksturīgu seku kritērija piemērošana arī neprasa, kā to apgalvo prasītājas, pierādīt konkrētas sekas, kas tiek prasīts, ja rīcību kvalificē par konkurences ierobežojumu "seku dēļ" minēto normu izpratnē.

168 Šajā ziņā jāatgādina, kā to dara prasītājas, ka raksturīgu seku kritērijs ir nostiprināts LESD 101. panta un EEZ līguma 53. panta formulējumā; ar tiem tiecas aptvert nolīgumus un darbības, kas ierobežo konkurenci attiecīgi iekšējā tirgū un EEZ teritorijā. Ar šīm normām ir aizliegti uzņēmumu nolīgumi un darbības, kuru mērķis vai sekas ir nepieļaut, ierobežot vai izkropļot konkurenci attiecīgi "iekšējā tirgū" un "[EEZ līguma] aptvertajā teritorijā" (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2017. gada 6. septembris, *Intel*/Komisija, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 42. punkts).

169 No pastāvīgās judikatūras izriet, ka vērtējumā, vai uz darbībām attiecas LESD 101. pantā un EEZ līguma 53. pantā paredzētie aizliegumi, pret konkurenci vērsts mērķis un pret konkurenci vērstas sekas ir nevis kumulatīvi, bet gan alternatīvi nosacījumi (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2009. gada 4. jūnijs, *T-Mobile Netherlands* u.c., C-8/08, EU:C:2009:343, 28. punkts un tajā minētā judikatūra).

170 No tā izriet – kā Komisija norādījusi apstrīdētā lēmuma 917. apsvērumā, ir lieki ņemt vērā strīdīgās rīcības konkrētās sekas, ja ir pierādīts tās pretkonkurences mērķis (šajā nozīmē skat. spriedumus, 1966. gada 13. jūlijs, *Consten* un *Grundig*/Komisija, 56/64 un 58/64, EU:C:1966:41, 496. lpp., un 2009. gada 6. oktobris, *GlaxoSmithKline Services* u.c./Komisija u.c., C-501/06 P, C-513/06 P, C-515/06 P un C-519/06 P, EU:C:2009:610, 55. punkts).

171 Šajos apstākļos interpretēt raksturīgu seku kritēriju tā, ka tas prasītu pierādījumu par strīdīgās rīcības konkrētām sekām pat gadījumā, kad ir konstatēts konkurences ierobežojums "mērķa dēļ", nozīmētu pakļaut Komisijas kompetenci konstatēt LESD 101. panta un EEZ līguma 53. panta pārkāpumu un sodīt par to nosacījumam, kuram nav pamata minēto normu formulējumā.

172 Prasītājas turklāt nevar pārmest Komisijai, ka tā nav pietiekami analizējusi aplūkojamās sekas.

173 Apstrīdētā lēmuma 1045. apsvērumā Komisija būtībā uzskatīja, ka vienotais un turpinātais pārkāpums, ciktāl tas attiecās uz ienākošajiem maršrutiem, varēja paaugstināt piemaksu apmēru un līdz ar to arī ienākošo kravu pārvadājumu pakalpojumu kopējo cenu un ka ekspeditori bija pārnesuši šīs papildu izmaksas uz nosūtītājiem EEZ teritorijā, kuriem par iegādātajām precēm bija jāmaksā augstāka cena nekā cena, ko tiem būtu vajadzējis maksāt tad, ja nebūtu minētā pārkāpuma.

174 Pretēji tam, ko apgalvo prasītājas, nevar uzskatīt, ka šīm sekām nav nozīmes raksturīgu seku kritērija piemērošanas vajadzībām, jo tās nav jūtamas konkrēti attiecībā uz konkurenci iekšējā tirgū.

175 Šajā ziņā, pirmkārt, jākonstatē, ka prasītājas nav paskaidrojušas, ko tās saprot ar šo argumentu.

176 Otrkārt, pieņemot, ka prasītāju argumentācija ir jāinterpretē tādā nozīmē, ka strīdīgā rīcība, ciktāl tā attiecās uz ienākošajiem maršrutiem, nevarēja ierobežot konkurenci EEZ teritorijā, jo tā tika veikta tikai trešās valstīs, kurās atrodas ekspeditori, kas izmanto apsūdzēto pārvadātāju ienākošos kravu pārvadājumu pakalpojumus, jānorāda, ka tās kļūdās.

177 Šajā ziņā jānorāda, ka raksturīgu seku kritērijs ir jāpiemēro, ņemot vērā ekonomisko un juridisko kontekstu, kurā iekļaujas aplūkojamā rīcība (šajā nozīmē skat. spriedumu, 1971. gada 25. novembris, *Béguelin Import*, 22/71, EU:C:1971:113, 13. punkts).

178 Šajā gadījumā no apstrīdētā lēmuma 14., 17. un 70. apsvēruma un no lietas dalībnieku atbildēm uz Vispārējās tiesas procesa organizatoriskajiem pasākumiem izriet, ka pārvadātāji savus kravu pārvadājumu pakalpojumus pārdod tikai vai gandrīz tikai ekspeditoriem. Par ienākošajiem kravu

pārvadājumu pakalpojumiem jāteic – gandrīz viss pārdošanas apjoms tiek veikts aplūkojamo maršrutu sākumpunktā ārpus EEZ teritorijas, kur atrodas minētie ekspeditori. No prasības pieteikuma izriet, ka laikā no 2004. gada 1. maija līdz 2006. gada 14. februārim prasītājas veica vien niecīgu ienākošo kravu pārvadājumu pakalpojumu pārdošanas daļu klientiem EEZ teritorijā.

179 Tomēr jānorāda – lai arī šos pakalpojumus iegādājas ekspeditori, tie to dara kā starpnieki, lai veidotu pakalpojumu kopumu, kura mērķis pēc definīcijas ir organizēt preču integrētu transportu uz EEZ teritoriju nosūtītāju vārdā. Kā izriet no apstrīdētā lēmuma 70. apsvēruma, pēdējie minētie var būt tostarp pārvadāto preču pircēji vai īpašnieki. Tāpēc ir vismaz ticami, ka viņi atrodas EEZ teritorijā.

180 No tā izriet – ja ekspeditori strīdīgās aizliegtās vienošanās rezultātā radušās iespējamās papildu izmaksas pārnes uz savu pakalpojumu kopumu cenām, viņi iesaistās konkurencē, piesaistot to nosūtītāju klientus, kurus var ietekmēt vienotais un turpinātais pārkāpums, ciktāl tas attiecas uz ienākošajiem maršrutiem, un līdz ar to aplūkojamās sekas var izpausties iekšējā tirgū un EEZ teritorijā.

181 Tāpēc papildu izmaksas, kas nosūtītājiem varēja rasties, un EEZ teritorijā importēto preču sadārdzināšanās, kas varēja no tām izrietēt, ir vienas no sekām, kuras izraisīja strīdīgā rīcība un uz kurām Komisija varēja pamatoti balstīties, piemērojot raksturīgu seku kritēriju.

182 Saskaņā ar šā sprieduma 161. punktā minēto judikatūru ir jāatbild uz jautājumu, vai šīm sekām ir prasītais paredzamais, būtiskais un nepastarpinātais raksturs.

– *Par aplūkojamo seku paredzamo raksturu*

183 Ar paredzamības prasību tiecas nodrošināt tiesisko drošību, garantējot, ka iesaistītos uzņēmumus nevar sodīt par sekām, kuras gan, iespējams, ir izrietējušas no to rīcības, bet kuru rašanos nevarēja saprātīgi paredzēt (šajā nozīmē skat. ģenerāladvokātes J. Kokotes [*J. Kokott*] secinājumus lietā *Otis Gesellschaft* u.c., C-435/18, EU:C:2019:651, 83. punkts).

184 Tādējādi paredzamības prasībai atbilst sekas, ar kuru iestāšanos aizliegtās vienošanās dalībniekiem, ņemot vērā vispārēju pieredzi, ir saprātīgi jārēķinās – pretēji tām sekām, kuru pamatā ir pilnībā ārkārtēju apstākļu savirknēšanās un tādējādi netipiska cēloņsakarība (šajā nozīmē skat. ģenerāladvokātes J. Kokotes secinājumus lietā *Kone* u.c., C-557/12, EU:C:2014:45, 42. punkts).

185 No apstrīdētā lēmuma 846., 909., 1199. un 1208. apsvēruma izriet, ka šajā gadījumā ir runa par koluzīvām horizontālas cenu noteikšanas darbībām, par kurām pieredze rāda, ka tās rada tostarp cenu celšanos, kā rezultātā tiek nepareizi sadalīti resursi, kaitējot tostarp patērētājiem (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2014. gada 11. septembris, *CB*/Komisija, C-67/13 P, EU:C:2014:2204, 51. punkts).

186 Tāpat no apstrīdētā lēmuma 846., 909., 1199. un 1208. apsvēruma izriet, ka šī rīcība attiecās uz DP, DRP un atteikumu maksāt komisijas maksas.

187 Šajā gadījumā apsūdzētajiem pārvadātājiem bija paredzams, ka DP un DRP horizontāla noteikšana izraisīs šo piemaksu līmeņa pieaugumu. Kā izriet no apstrīdētā lēmuma 874., 879. un 899. apsvēruma, atteikums maksāt komisijas maksas varēja pastiprināt šo pieaugumu. Tas izpaudās kā saskaņots atteikums piešķirt ekspeditoriem atlaides piemaksām un tādējādi bija vērsts uz to, lai ļautu apsūdzētajiem pārvadātājiem "saglabāt kontroli pār nenoteiktību cenu

noteikšanas jomā, ko būtu varējusi radīt konkurence attiecībā uz komisijas maksām [sarunās ar ekspeditoriem]" (apstrīdētā lēmuma 874. apsvērums), un tādējādi pasargāt piemaksas no konkurences (minētā lēmuma 879. apsvērums).

188 Tomēr no apstrīdētā lēmuma 17. apsvēruma izriet, ka kravu pārvadājumu pakalpojumu cenu veido tarifi un piemaksas, tostarp DP un DRP. Izņemot, ja uzskata, ka DP un DRP pieaugumu pietiekami ticama savienoto trauku efekta rezultātā kompensētu atbilstoša tarifu un citu piemaksu pazemināšana, šāds pieaugums principā varēja izraisīt ienākošo kravu pārvadājumu pakalpojumu kopējās cenas pieaugumu.

189 Prasītājas nav pierādījušas, ka savienoto trauku efekts bija tik ticams, lai padarītu aplūkojamās sekas neparedzamas.

190 Prasītājas vienīgi neskaidri atsaucas uz "ekonomikas teoriju" un – saistībā ar piektā pamata trešo daļu – uz kāda eksperta mutvārdu paziņojumu uzklausīšanas laikā Komisijā. Tomēr, pirmām kārtām, šim paziņojumam nav pievienots nedz pētījums, uz kuru tas būtu balstīts, nedz tam pamatā esoši neapstrādāti dati, kas varētu ļaut Vispārējai tiesai pārbaudīt tā ticamību. Otrām kārtām, minētais paziņojums ir balstīts uz metodoloģiju, kas nav saderīga ar vienotā un turpinātā pārkāpuma apjomu, kurš ir definēts apstrīdētajā lēmumā. Atšķirību metode, uz kuru balstās minētais paziņojums, salīdzina cenu izmaiņas maršrutos, kurus "iespējami ietekmējušas sarunas, un maršrutos, par kuriem zināms, ka tos nav ietekmējušas nekādas sarunas"; tomēr tās nav identificētas. Turpretī apstrīdētā lēmuma 889. apsvērumā Komisija noteica, ka DP un DRP ir "vispārpiemērojami pasākumi, kuri neattiecas konkrēti uz vienu maršrutu", bet kuru "mērķis ir tikt piemērotiem visiem maršrutiem globālā līmenī, tostarp maršrutiem [..] uz EEZ". Trešām kārtām, ir jākonstatē, ka minētais paziņojums attiecas uz *AF* un mazākā mērā – uz *KLM*. Tomēr, lai arī minētajā paziņojumā ir secināts, ka šajā gadījumā pastāvēja savienoto trauku efekts, tas tā ir tikai tāpēc, ka *AF* un *KLM* noteiktie tarifi bija pietiekami elastīgi un tos varēja pietiekami ātri samazināt, lai kompensētu jebkādu DP un DRP pieaugumu. Turpretī prasītājas norādīja, ka "kravu gaisa pārvadājumu tarifus nosaka iepriekš vismaz uz sešiem mēnešiem [un ka] pārvadātāji kompensē pieaugošās degvielas izmaksas ar papildu nodevu (DP), kuru var pielāgot ātrāk, veidā, kas atspoguļo degvielas cenu izmaiņas".

191 Šajos apstākļos aizliegtās vienošanās dalībnieki būtu varējuši saprātīgi paredzēt, ka vienotais un turpinātais pārkāpums, ciktāl tas attiecās uz ienākošajiem kravu pārvadājumu pakalpojumiem, izraisīs kravu pārvadājumu pakalpojumu cenu pieaugumu ienākošajos maršrutos.

192 Jautājums tātad ir, vai apsūdzētajiem pārvadātājiem bija paredzams, ka ekspeditori pārnesīs šādas papildu izmaksas uz saviem klientiem, proti, nosūtītājiem.

193 Šajā ziņā no apstrīdētā lēmuma 14. un 70. apsvēruma izriet, ka kravu pārvadājumu pakalpojumu cena ir resurss ekspeditoriem. Ir runa par mainīgām izmaksām, kuru pieaugums principā izraisa to robežizmaksu pieaugumu, kuras ņemot vērā ekspeditori nosaka savas cenas.

194 Prasītājas nesniedz nevienu pierādījumu, kas pierādītu, ka šajā gadījumā apstākļi nebija piemēroti tam, lai papildu izmaksas, kas izrietēja no vienotā un turpinātā pārkāpuma ienākošajos maršrutos, pārnestu tālāk – uz nosūtītājiem.

195 Šajos apstākļos apsūdzētajiem pārvadātājiem bija iespējams saprātīgi paredzēt, ka ekspeditori pārnesīs šādas papildu izmaksas uz nosūtītājiem, izmantojot tranzīta pakalpojumu cenu pieaugumu.

196 Kā izriet no apstrīdētā lēmuma 70. un 1031. apsvēruma, to preču izmaksas, kurām ekspeditori parasti organizē integrētu transportu nosūtītāju vārdā, ietver tranzīta pakalpojumu cenas un it īpaši kravu pārvadājumu pakalpojumu cenas, kas ir to daļa.

197 Ņemot vērā iepriekš minēto, apsūdzētajiem pārvadātājiem tātad bija paredzams, ka, ņemot vērā to, ka vienotais un turpinātais pārkāpums attiecās uz ienākošajiem maršrutiem, tā sekas būs importēto preču cenu pieaugums.

198 Šā sprieduma 179. punktā noteikto iemeslu dēļ tāpat apsūdzētajiem pārvadātājiem bija paredzams, ka saskaņā ar to, kas izriet no apstrīdētā lēmuma 1045. apsvēruma, šīs sekas īstenosies EEZ teritorijā.

199 Tā kā aplūkojamās sekas izrietēja no tipiskas notikumu gaitas un ekonomiskās racionalitātes, tiem turklāt nebija nepieciešams darboties preču importa vai tālākpārdošanas tirgū, lai varētu tās paredzēt.

200 Tātad ir jāsecina – Komisija ir pietiekami pierādījusi, ka aplūkojamajām sekām piemīt prasītais paredzamais raksturs.

– *Par aplūkojamo seku būtisko raksturu*

201 Strīdīgās rīcības radīto seku būtiskais raksturs jāvērtē, ņemot vērā visu lietā atbilstīgo apstākļu kopumu. Šādi apstākļi tostarp ir pārkāpuma ilgums, raksturs un apjoms. Arī citi apstākļi, piemēram, attiecīgajā rīcībā iesaistīto uzņēmumu nozīmīgums, var būt atbilstīgi (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2015. gada 9. septembris, *Toshiba*/Komisija, T-104/13, EU:T:2015:610, 159. punkts, un 2018. gada 12. jūlijs, *Brugg Kabel* un *Kabelwerke Brugg*/Komisija, T-441/14, EU:T:2018:453, 112. punkts).

202 Ja pārbaudāmās sekas ir saistītas ar cenas pieaugumu gala precei vai pakalpojumam, kas izriet no pakalpojuma, uz kuru attiecas aizliegtā vienošanās, vai to ietver, tad gala preces vai pakalpojuma cenas daļa, ko veido pakalpojums, uz kuru attiecas aizliegtā vienošanās, arī var būt jāņem vērā.

203 Šajā gadījumā, ņemot vērā visus atbilstīgos apstākļus, ir jāuzskata, ka aplūkojamajām sekām, kuras ir saistītas ar EEZ teritorijā importēto preču cenu pieaugumu, ir būtisks raksturs.

204 Pirmkārt, no apstrīdētā lēmuma 1146. apsvēruma izriet, ka vienotā un turpinātā pārkāpuma ilgums ir 21 mēnesis, ciktāl tas attiecās uz maršrutiem starp Savienību un trešām valstīm, un 8 mēneši, ciktāl tas attiecās uz maršrutiem EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un trešām valstīm. No šā lēmuma 1215. un 1217. apsvēruma izriet, ka tāds ilgums bija visu apsūdzēto pārvadātāju, izņemot *Lufthansa Cargo* un *Swiss*, dalībai pārkāpumā.

205 Otrkārt, attiecībā uz pārkāpuma apjomu no apstrīdētā lēmuma 889. apsvēruma izriet, ka DP un DRP bija "vispārpiemērojami pasākumi, kuri neattiecas konkrēti uz vienu maršrutu", bet kuru "mērķis ir tikt piemērotiem visiem maršrutiem globālā līmenī, tostarp maršrutiem [..] uz EEZ".

206 Treškārt, attiecībā uz pārkāpuma raksturu no apstrīdētā lēmuma 1030. apsvēruma izriet, ka vienotā un turpinātā pārkāpuma mērķis bija ierobežot konkurenci starp apsūdzētajiem pārvadātājiem it īpaši maršrutos starp EEZ un trešām valstīm. Minētā lēmuma 1208. apsvērumā Komisija secināja, ka "dažādu cenas elementu, tostarp dažu piemaksu, noteikšana, ir viens no

smagākajiem konkurences ierobežojumiem", un secinoši noteica, ka uz vienoto un turpināto pārkāpumu bija jāattiecina smaguma koeficients, kas atrodas 2006. gada pamatnostādnēs paredzētā "diapazona augšdaļā".

207 Pakārtoti, runājot par pakalpojuma, uz kuru attiecas aizliegtā vienošanās, cenas daļu precē vai pakalpojumā, kas no tā izriet vai to ietver, jānorāda, ka pretēji tam, ko apgalvo prasītājas, piemaksas pārkāpuma laikposmā veidoja kravu pārvadājumu pakalpojumu kopējās cenas nozīmīgu daļu.

208 Tā no *Hong Kong Association of Freight Forwarding & Logistics* (Honkongas Tranzīta un loģistikas asociācija) 2005. gada 8. jūlija vēstules *Board of Airline Representatives* (Aviosabiedrību pārstāvju asociācija, turpmāk tekstā – "*BAR*") Honkongā Kravu pārvadājumu apakškomitejas (turpmāk tekstā – "KPAK") priekšsēdētājam izriet, ka piemaksas veido "ievērojamu daļu" no kopējās cenas gaisa pārvadājumu pavadzīmēs, kas jāapmaksā ekspeditoriem. Tāpat savos procesuālajos rakstos Vispārējā tiesā prasītājas norādīja, ka piemaksas veido 5–30 % no kravu pārvadājumu pakalpojumu cenas. Kā izriet no tabulas un grafika prasības pieteikuma A.109. pielikumā, šī daļa sasniedza visaugstāko līmeni laikposmā, kurā Komisija konstatēja LESD 101. panta un EEZ līguma 53. panta pārkāpumu ienākošajos maršrutos, proti, 21,7 % 2004. gadā un 29,8 % 2005. gadā.

209 Kā izriet no apstrīdētā lēmuma 1031. apsvēruma, pati kravu pārvadājumu pakalpojumu cena ir "pārvadāto preču izmaksu nozīmīgs elements, kas ietekmē to pārdošanu".

210 Tāpat pakārtoti attiecībā uz to uzņēmumu nozīmīgumu, kuri piedalījās strīdīgajā rīcībā, no apstrīdētā lēmuma 1209. apsvēruma izriet, ka apsūdzēto pārvadātāju kopējā tirgus daļa "pasaules tirgū" 2005. gadā bija 34 % un "vismaz tikpat liela attiecībā uz kravu pārvadājumu pakalpojumiem [..], kas sniegti [..] maršrutos [starp EEZ un trešām valstīm", kuri aptver gan izejošos, gan ienākošos maršrutus. Pašas prasītājas turklāt pārkāpuma laikposmā sasniedza nozīmīgu apgrozījumu ienākošajos maršrutos, proti, vairāk nekā 119 000 000 EUR 2005. gadā.

211 Prasītājas neizvirza nevienu argumentu, kas varētu likt apšaubīt aplūkojamo seku būtisko raksturu.

212 Pirmām kārtām, prasītāju arguments par savienoto trauku teoriju jau tika noraidīts šā sprieduma 188. un 190. punktā.

213 Otrām kārtām, attiecībā uz prasītāju argumentu, ka apsūdzētie pārvadātāji maršrutos no Honkongas, Taizemes, Japānas un ASV noteica DP un DRP līmenī, kas zemāks par konkurētspējas līmeni, tādējādi drīzāk uzlabojot, nevis ierobežojot EEZ teritorijā importēto preču konkurētspēju, jāatgādina, ka principā personai, kas norādījusi uz noteiktiem faktiem sava lūguma atbalstam, ir jāsniedz pierādījumi par to pastāvēšanu (rīkojums, 2008. gada 25. janvāris, *Provincia di Ascoli Piceno* un *Comune di Monte Urano*/*Apache Footwear* u.c., C-464/07 P(I), nav publicēts, EU:C:2008:49, 9. punkts; šajā nozīmē skat. arī spriedumu, 2001. gada 6. marts, *Connolly* /Komisija, C-274/99 P, EU:C:2001:127, 113. punkts).

214 Tomēr prasītājas nav sniegušas ne mazāko pierādījumu, kas apliecinātu, ka apsūdzētie pārvadātāji bija noteikuši DP un DRP līmenī, kas zemāks par konkurētspējas līmeni, maršrutos no Honkongas, Taizemes un Japānas. Attiecībā uz maršrutiem no ASV prasītājas vienīgi apgalvo, ka saziņa, kurā tās piedalījās, "uzturēja euro un ASV dolāra maiņas kursu līmenī 1:1 attiecībā uz DP, kas izraisīja samazinājumu par 17 %, ņemot vērā dolāra vērtības kritumu attiecībā pret euro". Tomēr prasītājas nekādi nepierāda, ka DP līmenis, kas no tā izrietēja, bija zemāks par konkurētspējas līmeni.

215 Tātad nevar uzskatīt par ticamu, ka apsūdzētie pārvadātāji maršrutos no Honkongas, Taizemes, Japānas un ASV noteica DP un DRP līmenī, kas zemāks par konkurētspējas līmeni, tādējādi drīzāk uzlabojot, nevis ierobežojot EEZ teritorijā importēto preču konkurētspēju.

216 Tāpēc ir jāsecina – Komisija ir pietiekami pierādījusi, ka aplūkojamajām sekām piemīt prasītais būtiskais raksturs.

– *Par aplūkojamo seku nepastarpināto raksturu*

217 Strīdīgās rīcības izraisīto seku nepastarpinātības prasība attiecas uz cēloņsakarību starp aplūkojamo rīcību un pārbaudāmajām sekām. Šīs prasības mērķis ir nodrošināt, lai Komisija, pamatojot savu kompetenci konstatēt LESD 101. panta un EEZ līguma 53. panta pārkāpumu un sodīt par to, nevarētu atsaukties uz visām iespējamām sekām vai ļoti attālām sekām, kurām šī rīcība varētu būt cēlonis *conditio sine qua non* (šajā nozīmē skat. ģenerāladvokātes J. Kokotes secinājumus lietā *Kone* u.c., C-557/12, EU:C:2014:45, 33. un 34. punkts).

218 Tomēr tiešo cēloņsakarību nedrīkst pielīdzināt vienīgajai cēloņsakarībai, kas prasītu, lai vienmēr un vispārīgi tiktu konstatēta cēloņsakarību virknes pārtraukšana, ja trešās personas rīcība ir tikai viens no aplūkojamo seku cēloņiem (šajā nozīmē skat. ģenerāladvokātes J. Kokotes secinājumus lietā *Kone* u.c., C-557/12, EU:C:2014:45, 36. un 37. punkts).

219 Šajā gadījumā apstāklis, ka iesaistījās ekspeditori, par kuriem bija paredzams, ka tie, rīkojoties pilnīgi neatkarīgi, pārnesīs uz nosūtītājiem papildu izmaksas, kas tiem bija radušās, protams, var būt papildu cēlonis aplūkojamajām sekām. Tomēr šī iesaistīšanās vien nevarēja pārtraukt cēloņsakarības virkni starp strīdīgo rīcību un minētajām sekām un tādējādi atņemt šo seku nepastarpināto raksturu.

220 Gluži pretēji, ja šī iesaistīšanās nav prettiesiska, bet gan objektīvi izriet no aplūkojamās aizliegtās vienošanās atbilstoši tirgus normālai darbībai, tad tā nepārtrauc cēloņsakarības virkni (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2005. gada 14. decembris, *CD Cartondruck*/Padome un Komisija, T-320/00, nav publicēts, EU:T:2005:452, 172.–182. punkts), bet to turpina (šajā nozīmē skat. ģenerāladvokātes J. Kokotes secinājumus lietā *Kone* u.c., C-557/12, EU:C:2014:45, 37. punkts).

221 Šajā gadījumā prasītājas nepierāda un pat neapgalvo, ka paredzamā papildu izmaksu pārnešana uz nosūtītājiem EEZ teritorijā būtu prettiesiska vai nesaderīga ar tirgus normālu darbību.

222 No tā izriet, ka aplūkojamajām sekām ir prasītais nepastarpinātais raksturs.

223 Šo secinājumu neliek apšaubīt tiesas sēdē izvirzītais prasītāju arguments, ka, lai ietekmētu "patērētājus EEZ teritorijā", uz kuriem Komisija atsaucas apstrīdētā lēmuma 1045. apsvērumā, šīm papildu izmaksām bija jāšķērso "gara starpnieku virkne", kuru veido tostarp nosūtītāji, ekspeditori un importētāji. Šis arguments izriet no divām kļūdainām premisām.

224 Pirmā no attiecīgajām premisām ir tāda, ka "patērētāji EEZ teritorijā", kas minēti apstrīdētā lēmuma 1045. apsvērumā, ir galapatērētāji, proti, fiziskas personas, kuras rīkojas ar savu profesionālo darbību vai komercdarbību nesaistītos nolūkos. Ar patērētāja jēdzienu konkurences tiesībās apzīmē ne tikai galapatērētājus, bet arī preču un pakalpojumu, uz kuriem attiecas strīdīgā rīcība, visu tiešo un netiešo lietotāju kopumu (šajā nozīmē skat. ģenerāladvokāta P. Mengoci [*P. Mengozzi*] secinājumus lietā *MasterCard* u.c./Komisija, C-382/12 P, EU:C:2014:42, 156. punkts).

225 No apstrīdētā lēmuma 70. apsvēruma, kura pamatotību prasītājas nav pienācīgi apstrīdējušas, izriet, ka "nosūtītāji var būt tirdzniecībā esošu preču pircēji vai pārdevēji, kā arī tādu preču īpašnieki, kuras īsā laikā jānogādā relatīvi lielā attālumā". Savos procesuālajos rakstos Komisija precizēja, ka šīs preces varēja tikt importētas to tiešam patēriņam vai kā resursi citu preču ražošanai. Attiecībā uz ienākošajiem kravu pārvadājumu pakalpojumiem, kā pamatoti norāda Komisija, minētie nosūtītāji var atrasties EEZ. Tādējādi apstrīdētā lēmuma 1045. apsvērumā minētā atsauce uz "patērētājiem EEZ teritorijā" ir jāinterpretē tādējādi, ka tā ietver nosūtītājus.

226 Otrā no attiecīgajām premisām ir tāda, ka pat tad, ja apstrīdētā lēmuma 1045. apsvērumā minētā atsauce uz "patērētājiem EEZ teritorijā" ietvertu tikai galapatērētājus, tie varētu iegādāties importētās preces vienīgi "garas starpnieku virknes" iesaistīšanās rezultātā. Tomēr galapatērētāji var arī iegādāties šīs preces tieši no nosūtītāja.

227 No iepriekš minētā izriet, ka aplūkojamajām sekām ir prasītais paredzamais, būtiskais un nepastarpinātais raksturs un ka pirmais motīvs, uz kuru balstījās Komisija, secinot, ka raksturīgu seku kritērijs ir izpildīts, ir pamatots. Tātad ir jākonstatē, ka Komisija varēja, nepieļaujot kļūdas, konstatēt, ka minētais kritērijs ir izpildīts saistībā ar saskaņošanu attiecībā uz ienākošajiem kravu pārvadājumu pakalpojumiem, to aplūkojot atsevišķi, un nav nepieciešams pārbaudīt pamatotību otrajam apstrīdētā lēmuma 1045. apsvērumā izmantotajam motīvam.

ii) Par vienotā un turpinātā pārkāpuma sekām, to aplūkojot kopumā

228 Vispirms jāatgādina, ka pretēji tam, ko liek saprast prasītājas replikas rakstā, nekas neliedz to, vai Komisijai ir kompetence, kas vajadzīga, lai katrā gadījumā piemērotu Savienības konkurences tiesības, vērtēt, ņemot vērā attiecīgā uzņēmuma vai uzņēmumu rīcību, to aplūkojot kopumā (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2017. gada 6. septembris, *Intel*/Komisija, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 50. punkts).

229 Saskaņā ar judikatūru LESD 101. pants ir piemērojams tādām darbībām un nolīgumiem, kuru mērķis ir viena un tā paša pret konkurenci vērstā mērķa sasniegšana, ja ir paredzams, ka kopumā tiem ir tūlītēja [nepastarpināta] un būtiska ietekme uz iekšējo tirgu. Proti, uzņēmumiem nevar ļaut izvairīties no Savienības konkurences [tiesību] normu piemērošanas, kombinējot vairākus uzvedības veidus, kuriem ir identisks mērķis un no kuriem katrs atsevišķi nevar radīt tūlītēju [nepastarpinātu] un būtisku ietekmi uz minēto tirgu, bet kuriem kopā šāda ietekme, visticamāk, būs (spriedums, 2018. gada 12. jūlijs, *Brugg Kabel* un *Kabelwerke Brugg*/Komisija, T-441/14, EU:T:2018:453, 106. punkts).

230 Tādējādi Komisija var pamatot savu kompetenci piemērot LESD 101. pantu vienotam un turpinātam pārkāpumam, kas konstatēts apstrīdētajā lēmumā, ar tā paredzamām, tūlītējām [nepastarpinātām] un būtiskām sekām iekšējā tirgū (spriedums, 2018. gada 12. jūlijs, *Brugg Kabel* un *Kabelwerke Brugg*/Komisija, T-441/14, EU:T:2018:453, 105. punkts).

231 Šie apsvērumi *mutatis mutandis* ir spēkā attiecībā uz EEZ līguma 53. pantu.

232 Apstrīdētā lēmuma 869. apsvērumā Komisija strīdīgo rīcību kvalificēja par vienotu un turpinātu pārkāpumu, tostarp – ciktāl tas attiecās uz ienākošajiem kravu pārvadājumu pakalpojumiem. Ciktāl prasītājas apstrīd šo kvalifikāciju vispār un tās pamatā esošo konstatējumu, ka pastāvēja vienots pretkonkurences mērķis, kas bija vērsts uz to, lai ierobežotu konkurenci EEZ teritorijā, viņu argumenti tiks vērtēti saistībā ar trešo pamatu, kurš attiecas uz šo jautājumu.

233 Apstrīdētā lēmuma 1046. apsvērumā Komisija, kā izriet no tās atbildēm uz Vispārējās tiesas rakstveida un mutvārdu jautājumiem, vērtēja šā pārkāpuma sekas, to aplūkojot kopumā. Tā tādējādi tostarp konstatēja, ka tās izmeklēšanā atklājās, ka "aizliegtā vienošanās tika īstenota pasaules mērogā" un ka "vienošanās [..] attiecībā uz ienākošajiem maršrutiem bija LESD 101. panta un EEZ līguma 53. panta vienota un turpināta pārkāpuma neatņemama sastāvdaļa". Tā piebilda, ka "piemaksu vienveidīga piemērošana visā pasaulē bija [strīdīgās] aizliegtās vienošanās pamatelements". Kā Komisija norādīja, atbildot uz Vispārējās tiesas rakstveida jautājumiem, piemaksu vienveidīga piemērošana iekļāvās kopējā stratēģijā, ar kuru tiecās kompensēt risku, ka ekspeditori var apiet šīs aizliegtās vienošanās sekas, preču nogādāšanai no sākumpunkta līdz galamērķim izvēloties netiešus maršrutus, uz kuriem nebūtu attiecinātas saskaņotas piemaksas. Tā iemesls, kā izriet no apstrīdētā lēmuma 72. apsvēruma, ir tāds, ka "laika faktors [kravu] pārvadājumos ir mazāk nozīmīgs nekā pasažieru pārvadājumos", un tādējādi kravas "var pārvadāt, izmantojot lielāku skaitu nosēšanos", tātad tiešos maršrutus var aizstāt ar netiešiem maršrutiem.

234 Šajos apstākļos Komisija pamatoti norāda, ka tad, ja tai liegtu piemērot raksturīgu seku kritēriju strīdīgajai rīcībai, to aplūkojot kopumā, tas nozīmētu vispārējās pretkonkurences rīcības, kas var ietekmēt tirgus struktūru EEZ teritorijā, mākslīgu sadrumstalošanu atsevišķu rīcības gadījumu virknē, kas kopumā vai daļēji varētu izvairīties no Savienības kompetences (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2017. gada 6. septembris, *Intel*/Komisija, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 57. punkts). Tātad ir jāuzskata, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 1046. apsvērumā varēja vērtēt vienotā un turpinātā pārkāpuma sekas, to aplūkojot kopumā.

235 Attiecībā uz nolīgumiem un darbībām, kuru mērķis, pirmām kārtām, bija ierobežot konkurenci vismaz Savienībā, EEZ un Šveicē (apstrīdētā lēmuma 903. apsvērums), kuri, otrām kārtām, apvienoja pārvadātājus ar ievērojamām tirgus daļām (minētā lēmuma 1209. apsvērums) un kuru nozīmīga daļa, trešām kārtām, attiecās uz EEZ iekšējiem maršrutiem vairāk nekā sešus gadus ilgā laikposmā (šā lēmuma 1146. apsvērums), nav šaubu, ka bija paredzams, ka vienotais un turpinātais pārkāpums, to aplūkojot kopumā, radīs nepastarpinātas un būtiskas sekas iekšējā tirgū un EEZ teritorijā.

236 No tā izriet, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 1046. apsvērumā arī pamatoti ir konstatējusi, ka raksturīgu seku kritērijs ir izpildīts attiecībā uz vienoto un turpināto pārkāpumu, to aplūkojot kopumā.

237 Tā kā Komisija ir pietiekami pierādījusi, ka bija paredzams, ka strīdīgā rīcība radīs būtiskas un nepastarpinātas sekas EEZ teritorijā, ir jānoraida šis iebildums un līdz ar to arī visa šī daļa kopumā, un nav vajadzības vērtēt iebildumu par kļūdām īstenošanas kritērija piemērošanā.

b) Par otrā pamata otro daļu attiecībā uz maršrutiem EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un Šveici

238 Prasītājas apgalvo, ka ar EK un Šveices nolīguma par gaisa transportu 11. panta 2. punktu Šveices iestādēm ir piešķirta kompetence konstatēt konkurences tiesību normu pārkāpumu maršrutos EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un Šveici, un sodīt par to.

239 Apstrīdētā lēmuma 1. panta 3. punktā Komisija esot konstatējusi EEZ līguma 53. panta pārkāpumu maršrutos EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un trešām valstīm. Tā kā Šveices Konfederācija nav EEZ līguma līgumslēdzēja puse, tā noteikti esot "trešā valsts" šā panta izpratnē. Apstrīdētā lēmuma rezolutīvās daļas 1. panta 3. punktā tādējādi esot pieļauta nelikumība, proti, EK un Šveices nolīguma par gaisa transportu 11. panta 2. punkta pārkāpums.

240 Komisija apstrīd prasītāju argumentus.

241 Ir jānosaka, vai, kā apgalvo prasītājas, Komisija apstrīdētā lēmuma 1. panta 3. punktā ir konstatējusi EEZ līguma 53. panta pārkāpumu maršrutos EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un Šveici, un, attiecīgā gadījumā, vai tā tādējādi pārsniedza savas kompetences, kas tai piešķirta ar EK un Šveices nolīgumu par gaisa transportu, robežas.

242 Šajā ziņā jāatgādina, ka efektīvas tiesību aizsardzības tiesā princips ir vispārējs Savienības tiesību princips, kurš šobrīd ir izklāstīts Hartas 47. pantā. Šis princips, kas Savienības tiesībās atbilst ECPAK 6. panta 1. punktam, prasa, lai Komisijas pieņemta lēmuma rezolutīvā daļa, kurā ir konstatēti konkurences noteikumu pārkāpumi, ir īpaši skaidra un precīza un lai pie atbildības sauktie un sodītie uzņēmumi var saprast un apstrīdēt to, ka tie ir saukti pie atbildības, un tiem uzliktās sankcijas, kādas izriet no minētās rezolutīvās daļas formulējuma (skat. spriedumu, 2015. gada 16. decembris, *Martinair Holland*/Komisija, T-67/11, EU:T:2015:984, 31. punkts un tajā minētā judikatūra).

243 Tieši savu lēmumu rezolutīvajā daļā Komisija norāda to pārkāpumu raksturu un apjomu, kuriem tā piemēro sankcijas. Runājot konkrēti par sodīto pārkāpumu apjomu un raksturu, tādējādi principā svarīga ir rezolutīvā daļa, nevis pamatojums. Vienīgi rezolutīvajā daļā izmantotā formulējuma neskaidrības gadījumā interpretācija ir jāveic, atsaucoties uz lēmuma pamatojumu (skat. spriedumu, 2015. gada 16. decembris, *Martinair Holland*/Komisija, T-67/11, EU:T:2015:984, 32. punkts un tajā minētā judikatūra).

244 Apstrīdētā lēmuma 1. panta 3. punktā Komisijas konstatēja, ka pārvadātāji *SAS* un *SAS Cargo* bija "pārkāpuši EEZ līguma 53. pantu attiecībā uz maršrutiem starp lidostām valstīs, kas ir EEZ līguma līgumslēdzējas valstis, bet nav dalībvalstis, un lidostām trešās valstīs" laikposmā no 2005. gada 19. maija līdz 2006. gada 14. februārim. Tā šajos maršrutos skaidri neiekļāva maršrutus EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un Šveici, bet tos arī skaidri neizslēdza.

245 Tāpēc ir jāpārbauda, vai Šveices Federācija ir viena no "trešām valstīm", kas minētas apstrīdētā lēmuma 1. panta 3. punktā.

246 Šajā ziņā jānorāda, ka apstrīdētā lēmuma 1. panta 3. punktā ir nošķirtas "valstis, kas ir EEZ līguma līgumslēdzējas valstis, bet nav dalībvalstis", un trešās valstis. Ir taisnība – kā norāda prasītājas –, ka Šveices Konfederācija nav EEZ līguma līgumslēdzēja valsts un tātad ir starp trešām valstīm attiecībā uz šo līgumu.

247 Tomēr jāatgādina, ka, ņemot vērā Savienības tiesību sistēmas vienotības un saskanības prasības, vienā un tajā pašā tiesību aktā izmantotajiem jēdzieniem ir jābūt prezumētai vienai un tai pašai nozīmei.

248 Apstrīdētā lēmuma 1. panta 2. punktā Komisija norādīja uz LESD 101. panta pārkāpumu "maršrutos starp lidostām Eiropas Savienības teritorijā un lidostām ārpus EEZ". Šajā formulējumā neietilpst lidostas Šveicē, lai arī Šveices Konfederācija nav EEZ līguma

līgumslēdzēja puse un tās lidostas līdz ar to formāli ir jāuzskata par tādām, kas atrodas "ārpus EEZ", vai, citiem vārdiem, atrodas valstī, kas ir trešā valsts attiecībā pret šo līgumu. Šīs lidostas ir apstrīdētā lēmuma 1. panta 4. punkta priekšmets; tajā ir norādīts EK un Šveices nolīguma par gaisa transportu 8. panta pārkāpums "maršrutos starp lidostām Savienības teritorijā un lidostām Šveices teritorijā".

249 Saskaņā ar šā sprieduma 247. punktā atgādināto principu līdz ar to ir jābūt prezumētam, ka formulējumam "lidostas trešās valstīs", kas lietots apstrīdētā lēmuma 1. panta 3. punktā, ir tā pati nozīme kā formulējumam "lidostas ārpus EEZ", kurš lietots minētā panta 2. punktā, un tādējādi tas izslēdz lidostas Šveicē.

250 Tā kā apstrīdētā lēmuma rezolutīvajā daļā nav ne mazākās norādes uz to, ka Komisija būtu vēlējusies piešķirt atšķirīgu nozīmi jēdzienam "trešās valstis", kas minēts apstrīdētā lēmuma 1. panta 3. punktā, ir jāsecina, ka jēdziens "trešās valstis", kas minēts tā 1. panta 3. punktā, izslēdz Šveices Konfederāciju.

251 Tāpēc nevar uzskatīt, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 1. panta 3. punktā atzina prasītājas par atbildīgām EEZ līguma 53. panta pārkāpumā maršrutos EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un Šveici.

252 Tā kā apstrīdētā lēmuma rezolutīvā daļa nerada šaubas, Vispārējā tiesa tikai pakārtoti piebilst, ka tā pamatojums nav pretrunā šim secinājumam.

253 Apstrīdētā lēmuma 1146. apsvērumā Komisija norādīja, ka ar "pretkonkurences vienošanos", ko tā bija aprakstījusi, laikposmā no 2004. gada 1. maija līdz 2006. gada 14. februārim bija pārkāpts LESD 101. pants "attiecībā uz gaisa transportu starp lidostām [Savienības] teritorijā un lidostām ārpus EEZ". Atbilstīgajā zemsvītras piezīmē (Nr. 1514) Komisija precizēja: "Šajā lēmumā [formulējums] "lidostas ārpus EEZ" apzīmē lidostas citās valstīs, nevis [Šveices Konfederācijā] un EEZ līguma līgumslēdzējās valstīs".

254 Ir taisnība – apstrīdētā lēmuma 1146. apsvērumā aprakstot EEZ līguma 53. panta pārkāpuma apjomu, Komisija neatsaucās uz formulējumu "lidostas ārpus EEZ", bet gan uz formulējumu "lidostas trešās valstīs". Tomēr no tā nevar secināt, ka LESD 101. panta piemērošanas vajadzībām Komisija formulējumam "lidostas ārpus EEZ" vēlējās piešķirt atšķirīgu nozīmi nekā formulējumam "lidostas trešās valstīs" EEZ līguma 53. panta piemērošanas vajadzībām. Gluži pretēji, Komisija apstrīdētajā lēmumā šos divus formulējumus lietoja kā savstarpēji aizstājamus. Tādējādi apstrīdētā lēmuma 824. apsvērumā Komisija norādīja, ka tā "nepiemēr[os] LESD 101. pantu pretkonkurences nolīgumiem un darbībām, kas saistīti ar gaisa transportu starp [Savienības] lidostām un trešo valstu lidostām pirms 2004. gada 1. maija". Tāpat minētā lēmuma 1222. apsvērumā attiecībā uz *SAS Consortium* dalības vienotajā un turpinātajā pārkāpumā izbeigšanu Komisija atsaucās uz savu kompetenci atbilstoši šīm normām attiecībā uz "maršrutiem starp [Savienību] un trešām valstīm, kā arī maršrutiem starp Islandi, Norvēģiju un Lihtenšteinu un valstīm ārpus EEZ".

255 Apstrīdētā lēmuma pamatojums tātad apstiprina, ka formulējumiem "lidostas trešās valstīs" un "lidostas ārpus EEZ" ir tā pati nozīme. Saskaņā ar definējošo klauzulu 1514. zemsvītras piezīmē līdz ar to ir jāuzskata, ka abi šie formulējumi izslēdz lidostas Šveicē.

256 Pretēji tam, ko apgalvo prasītājas, ar apstrīdētā lēmuma 1194. un 1241. apsvērumu netiek aizstāvēts cits risinājums. Protams, minētā lēmuma 1194. apsvērumā Komisija atsaucās uz "maršrutiem starp EEZ un trešām valstīm, izņemot maršrutus starp [Savienību] un Šveici". Tāpat minētā lēmuma 1241. apsvērumā, "[nosakot] pārdošanas apjoma vērtību maršrutos ar trešām valstīm", Komisija par 50 % samazināja pamatsummu attiecībā uz "maršrutiem starp EEZ un trešām valstīm", izņemot maršrutus starp [Savienību] un Šveici, attiecībā uz kuriem [tā] rīkojas saskaņā ar [EK-Šveices] nolīgumu [par gaisa transportu]". Var uzskatīt, kā to būtībā norāda prasītājas, – ja Komisija šajos apsvērumos iekļāva norādi "izņemot maršrutus starp Savienību un Šveici", tas nozīmē, ka tā uzskatīja, ka Šveices Konfederācija ietilpa formulējumā "trešās valstis", ciktāl runa bija par maršrutiem starp EEZ un trešām valstīm.

257 Komisija turklāt atzina, ka tā pārdošanas apjoma vērtībā bija iekļāvusi summu 262 084 EUR atbilstoši to kravu pārvadājumu pakalpojumu pārdošanas vērtībai, ko prasītājas bija sasniegušas 2005. gadā maršrutos EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un Šveici. Komisijas ieskatā šā fakta iemesls ir tāds, ka tā "diemžēl" nebija izslēgusi šo summu no skaitļiem, kurus tai iesniedza prasītājas.

258 Tomēr ir jākonstatē, kā konstatēja arī Komisija, ka šie elementi attiecas tikai uz ieņēmumiem, kas ir jāņem vērā, aprēķinot naudas soda pamatsummu, nevis uz šajā lietā aplūkojamā vienotā un turpinātā pārkāpuma ģeogrāfiskās teritorijas noteikšanu.

259 Otrā daļa un līdz ar to šis pamats tātad ir jānoraida.

3. Par trešo pamatu attiecībā uz kļūdu vērtējumā par rīcību, kurā prasītājas bija iesaistītas, un par to, ka šī rīcība pierāda prasītāju dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā vai to, ka prasītājas zināja par šo pārkāpumu

260 Šis pamats attiecas uz kļūdām un stingrības trūkumu, vērtējot rīcību, kurā prasītājas esot bijušas iesaistītas. Šis pamats ir sadalīts desmit daļās, no kurām pirmā attiecas uz kļūdām vērtējumā par vienotā un turpinātā pārkāpuma globālo raksturu, otrā – uz kļūdām vērtējumā par rīcību saistībā ar divpusējo aliansi ar *Lufthansa*, trešā – uz kļūdām vērtējumā par 1999. gada decembra elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņu saistībā ar *Star Cargo* aliansi, ceturtā – uz kļūdām vērtējumā par rīcību saistībā ar *WOW* aliansi, piektā – uz kļūdām, kas saistītas ar nolīgumu par jaudas rezervēšanu iekļaušanu vienotajā un turpinātajā pārkāpumā, sestā – uz kļūdām vērtējumā par trešās valstīs notikušo saziņu, septītā – uz kļūdām vērtējumā par citu pārvadātāju apspriedēm attiecībā uz prasītāju rīcību, astotā – uz kļūdām, kas saistītas ar dažās valstīs notikušu vietēju un atsevišķu notikumu iekļaušanu vienotajā un turpinātajā pārkāpumā, devītā – uz kļūdām vērtējumā par informētību, kāda prasītājām bija par citu apsūdzēto pārvadātāju rīcību, un desmitā – uz kļūdām Komisijas izvirzītā netiešo pierādījumu kopuma visaptverošajā vērtējumā.

261 Šajā gadījumā Vispārējā tiesa uzskata par piemērotu vispirms vērtēt šā pamata pirmo līdz ceturto daļu, turpinot – šā pamata astoto daļu un visbeidzot – šā pamata piekto, sesto, septīto, devīto un desmito daļu.

a) Par pirmo daļu attiecībā uz vairākām nelikumībām, nosakot globāla mēroga vienotu un turpinātu pārkāpumu

262 Šajā daļā prasītājas apgalvo, ka Komisija ir pieļāvusi vairākas nelikumības, nosakot globāla mēroga vienotu un turpinātu pārkāpumu. Tās izvirza trīs iebildumus šīs daļas atbalstam. Pirmais no šiem iebildumiem attiecas uz pienākuma norādīt pamatojumu pārkāpumu un kļūdainiem vienotā un turpinātā pārkāpuma globālā rakstura konstatējumiem, otrais – uz kļūdainiem aplūkojamā pārkāpuma vienotā rakstura konstatējumiem ārpus strīdīgās aizliegtās vienošanās "kodola" jeb "pamatgrupas", un trešais – uz kļūdainiem pārkāpuma turpinātā rakstura konstatējumiem.

1) Par pirmo iebildumu attiecībā uz pienākuma norādīt pamatojumu pārkāpumu un kļūdainiem vienotā un turpinātā pārkāpuma globālā rakstura konstatējumiem

263 Prasītājas apgalvo, ka Komisija ir pieļāvusi kļūdu, secinot, ka apstrīdētā lēmuma 4. punktā aprakstītajām darbībām bija globāls raksturs.

264 Vispirms apstrīdētā lēmuma 1. pantā iekļautais secinājums, ka aplūkojamās darbības pieder pie globāla pārkāpuma, neesot saderīgs ar to, ka Komisija atzina, ka uz dažām valstīm minētais pārkāpums neattiecas, tādējādi pārkāpjot LESD 296. pantu.

265 Turpinot – tas vien, ka DP un DRP ir ierastas cenas daļas kravu pārvadājumu jomā, nenozīmējot, ka aplūkojamā rīcība ietekmēja šīs piemaksas visās valstīs bez izņēmuma. No rīcības, kas ietekmē ierobežotu skaitu maršrutu, Komisija nevarot secināt globālas aizliegtas vienošanās esamību, ja tai nav norāžu par rīcību, kas ietekmējusi visus pārējos maršrutus. Šajā ziņā prasītājas kritizē apstrīdētā lēmuma 889. apsvērumā minēto secinājumu, ka piemaksas ir vispārpiemērojami pasākumi, kuri neattiecas konkrēti uz vienu maršrutu.

266 Visbeidzot pretēji tam, kas izrietot no apstrīdētā lēmuma 890. apsvēruma, tas vien, ka pārvadātāji varēja ar citiem pārvadātājiem noslēgt nolīgumus jaudas jomā, paplašinot savu tīklu ārpus to maršrutu robežām, kurus tie paši apkalpo, nepierādot, ka tie piedalījās nelikumīgā rīcībā visos maršrutos visā pasaulē un it īpaši vairākās valstīs, kas nav dalībvalstis.

267 Komisija apstrīd prasītāju argumentus.

268 Šajā gadījumā uzreiz jānorāda, ka pretēji tam, ko apgalvo prasītājas, Komisija apstrīdētā lēmuma rezolutīvajā daļā nav secinājusi, ka pastāv pasaules mēroga pārkāpums. Atsaukšanās uz apsūdzēto pārvadātāju rīcības saskaņošanu "cenu noteikšanas jomā par kravu pārvadājumu pakalpojumiem [..] visā pasaulē" minētā lēmuma 1. panta ievaddaļā ir vienīgi to faktu konstatējums, ko Komisija tā paša panta 1.–4. punktā ir kvalificējusi kā piemērojamo konkurences tiesību normu pārkāpumu maršrutos, attiecībā uz kuriem tā uzskatīja, ka tie aplūkojamajos laikposmos ietilpa tās kompetencē, proti, EEZ iekšējos maršrutos no 1999. gada 7. decembra līdz 2006. gada 14. februārim (1. punkts), maršrutos starp Savienību un trešām valstīm no 2004. gada 1. maija līdz 2006. gada 14. februārim (2. punkts), maršrutos EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un trešām valstīm, no 2005. gada 19. maija līdz 2006. gada 14. februārim (3. punkts) un maršrutos starp Savienību un Šveici no 2002. gada 1. jūnija līdz 2006. gada 14. februārim (4. punkts).

269 Tā kā apstrīdētā lēmuma rezolutīvā daļa nerada šaubas, Vispārējā tiesa tikai pakārtoti piebilst, ka tā pamatojums apstiprina šo secinājumu. Šajā pamatojumā tādējādi ir atsauce, pirmām kārtām, uz piemērojamo konkurences tiesību normu, kuru ģeogrāfiskais apjoms attiecas tikai uz ierobežota

veida maršrutiem, pārkāpumu (1146. un 1187. apsvērums) un, otrām kārtām, uz "globālu aizliegtu vienošanos" (74., 112., 832. un 1300. apsvērums), "globālu raksturu" (887. apsvērums) vai "globālu īstenošanu" (1046. apsvērums).

270 Ir taisnība, ka apstrīdētā lēmuma 1210. apsvērums atkāpjas no normas, ciktāl tajā ir atsauce uz "tāda pārkāpuma ģeogrāfisko apjomu, kas bija globāls pārkāpums". Tomēr jākonstatē, ka konteksts, kurā iekļaujas šī atsevišķā atsauce uz globālu pārkāpumu, tiecas pierādīt, ka ir runa tikai par pārrakstīšanās kļūdu un ka ir jālasa "[strīdīgā] aizliegtā vienošanās bija globāla ģeogrāfiskā apjoma". Minētajai atsaucei seko šāds formulējums:

"Pārkāpuma smaguma noteikšanas nolūkos tas nozīmē, ka [strīdīgā] aizliegtā vienošanās attiecās uz visu EEZ teritoriju un Šveici. Tajā ir ietverti kravu pārvadājumu pakalpojumi [..] maršrutos abos virzienos starp lidostām EEZ teritorijā, starp lidostām Savienībā un lidostām ārpus EEZ, starp lidostām Savienībā un lidostām Šveicē un starp lidostām valstīs, kas ir EEZ līguma līgumslēdzējas valstis un nav dalībvalstis, un lidostām trešās valstīs."

271 Līdz ar to konstatējums par cenu noteikšanas saskaņošanu kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai visā pasaulē ne tikai nav pretrunā apstrīdētā lēmuma pamatojumam, bet arī atspoguļo nostāju, ko Komisija izteikusi viscaur apstrīdētajā lēmumā par strīdīgās aizliegtās vienošanās ģeogrāfisko apjomu.

272 Prasītāju argumenti nevar atspēkot šo secinājumu.

273 Pirmām kārtām, ciktāl tās balstās nevis uz apstrīdētā lēmuma saturu, bet uz konstatētajām atšķirībām starp minēto lēmumu un paziņojumu par iebildumiem, lai no tā secinātu, ka uz dažām valstīm neattiecoties vienotais un turpinātais pārkāpums, jāatgādina, ka Komisijai nav pienākuma paskaidrot iespējamās atšķirības starp tās galīgajiem un pagaidu vērtējumiem, kas ietverti paziņojumā par iebildumiem (spriedums, 2014. gada 27. februāris, *InnoLux*/Komisija, T-91/11, EU:T:2014:92, 96. punkts). Šajos apstākļos to, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā neizsakās par šādām atšķirībām, nevar interpretēt kā netiešu atteikšanos raksturot strīdīgo aizliegto vienošanos kā globālu. Savukārt apstāklis, ka dažas valstis nav minētas ne paziņojumā par iebildumiem, ne apstrīdētajā lēmumā, nav pretrunā konstatējumam apstrīdētā lēmuma pamatojumā par strīdīgās aizliegtās vienošanās globālo raksturu. Kad Komisija apstrīdētajā lēmumā atsaucās uz strīdīgās aizliegtās vienošanās globālo raksturu, tā varēja skaidri neminēt katru attiecīgo valsti un šī neminēšana nevarēja kaitēt minētā lēmuma pamatojuma izpratnei.

274 Otrām kārtām, prasītājas atsaucas uz apstrīdētā lēmuma 1375. apsvērumu, kurā Komisija konstatēja, ka cita apsūdzētā pārvadātāja liecībās iecietības procedūrā trūka būtiskas pievienotās vērtības, jo tās attiecās uz tādiem notikumiem Dubaijā (Apvienotie Arābu Emirāti), kas nebija ietverti minētajā lēmumā.

275 Aplūkojamie vērtējumi ir minēti apstrīdētā lēmuma 8.6. punktā, kas attiecas uz iecietības procedūras piemērošanu, un, pamatojoties uz tiem, ir noteikta naudas soda pamatsummas samazinājuma likme, kas Komisijas ieskatā bija jāpiešķir par labu apsūdzētajam pārvadātājam.

276 Pat ja pieņem, ka šie aprēķini ir jāsaprot – tāpat kā tos saprot prasītājas – kā tādi, kas liek secināt, ka Dubaijā notikusī un paziņojumā par iebildumiem minētā rīcība nebija strīdīgās aizliegtās vienošanās daļa, tas pats par sevi nav pretrunā konstatējumam par globāla mēroga aizliegtu vienošanos.

277 Apstrīdētā lēmuma 889. apsvērumā Komisija norādīja, ka piemaksas bija "vispārpiemērojami pasākumi", kuru "mērķis bija tikt piemērotiem visiem maršrutiem globālā līmenī", un tāpat bija ar atteikumu maksāt komisijas maksas, kam arī bija "vispārējs raksturs". Tā precizēja, ka piemaksu piemērošana notika saistībā ar vairākos līmeņos, centrālā un vietējā, pastāvošu sistēmu, kas aprakstīta apstrīdētā lēmuma 107., 1046. un 1300. apsvērumā. Šajos apstākļos tas, ka no strīdīgās aizliegtās vienošanās jomas tiek izslēgta kāda vietēja līmeņa rīcība, neliedz to atzīt par globālu.

278 Ņemot vērā iepriekš minēto, ir jāizslēdz pienākuma norādīt pamatojumu tāda pārkāpuma esamība, kas izrietētu no apgalvotajām iekšējām neatbilstībām, kuras ietekmēja apstrīdēto lēmumu.

279 Otrkārt, attiecībā uz piemaksu un atteikuma maksāt komisijas maksas vispārējo piemērojamību jānorāda, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā norādīja uz daudziem minētajiem pierādījumiem, attiecībā uz kuriem prasītājas šajā daļā nav paskaidrojušas, kādā ziņā tie būtu nepietiekami.

280 Šie pierādījumi, no kuriem vairāki kā piemērs ir minēti apstrīdētā lēmuma 1323. zemsvītras piezīmē, pietiekami pamato Komisijas secinājumu par piemaksu vispārējo piemērojamību "visos maršrutos globālā līmenī". Tādējādi attiecībā uz DP it īpaši jānorāda, ka apstrīdētā lēmuma 140. apsvērumā ir atsauce uz *Swiss* iekšēju elektroniskā pasta vēstuli, kurā ir norādīts, ka *AF* "globālā līmenī ieturēs [DP] 0,10 EUR/0,10 USD par kg", ka *KLM* "darīs tieši tāpat" un ka *Lufthansa* "dodas tajā pašā virzienā, bet šobrīd vēl nav to apstiprinājusi". Tāpat minētā lēmuma 162. apsvērumā ir runa par elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņu starp *Lufthansa* un *Japan Airlines* 2000. gada 27. septembrī; tajā ir norādīts, ka *Lufthansa Cargo* plāno piemērot zināmu DP summu "globālā līmenī", savukārt minētā lēmuma 210. apsvērumā ir runa par *Martinair* pieteikumu iecietības programmas piemērošanai, saskaņā ar ko šai sabiedrībai ar vairākiem pārvadātājiem bija saziņa par globālas DP piemērošanu.

281 Tāpat apstrīdētā lēmuma 1323. zemsvītras piezīmē ir minēti tādi paziņojumi par DP vai DRP palielināšanu vai samazināšanu, kuros "bija atsauce uz šo piemaksu globālu piemērošanu, kas neaprobežojās ar kādu īpašu maršrutu".

282 Attiecībā uz DRP jākonstatē, ka apstrīdētā lēmuma 608. apsvērumā Komisija minēja elektroniskā pasta vēstuli, kurā *British Airways* skaidro *Lufthansa*, ka vēlas ieviest "ārkārtas iekraušanas nodevu" visā pasaulē. Tāpat minētā lēmuma 666. apsvērumā Komisija atsaucās uz *BAR* KPAK izpildkomitejas 2004. gada 30. marta sanāksmes Honkongā protokolu. No šā protokola izriet, ka DRP summas [sūtījumiem] no Honkongas pamatā būšot "globāls atsauces elements".

283 Attiecībā uz atteikumu maksāt komisijas maksas jāteic – ir taisnība, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 1323. zemsvītras piezīmē nav kā īpašu piemēru minējusi pierādījumus, ar kuriem tiektos pamatot tā vispārējo piemērojamību "visos maršrutos, globālā līmenī".

284 Tomēr, no vienas puses, jākonstatē, ka, ciktāl piemaksas bija vispārpiemērojamas "visos maršrutos, globālā līmenī", bija ticami, ka tāds bija arī atteikums maksāt komisijas maksas. Apstrīdētā lēmuma 879. apsvērumā Komisija norādīja, ka atteikums maksāt komisijas maksas un abas pārējās vienotā un turpinātā pārkāpuma daļas bija savstarpēji papildinošas, ciktāl tas "ļāva izvairīties no piemaksu pakļaušanas konkurencei, kas saistīta ar komisijas maksu (faktiski piemaksu atlaižu) apspriešanu ar klientiem.

285 No otras puses, jāuzsver, ka Komisija arī ārpus apstrīdētā lēmuma 1323. apsvēruma ir norādījusi uz pierādījumiem, ar kuriem tiecas pamatot atteikuma maksāt komisijas maksas piemērojamību "visos maršrutos globālā līmenī". Tā apstrīdētā lēmuma 679. apsvērumā Komisija norādīja uz iekšēju elektroniskā pasta vēstuli saistībā ar atteikumu maksāt komisijas maksas, kurā *Swiss* atbildīgā persona par kravu pārvadājumiem lūdza saviem reģionālajiem vadītājiem "piedalīties *BAR* vietējās sanāksmēs katru reizi, kad tas šķiet atbilstīgi". Tāpat apstrīdētā lēmuma 683. apsvērumā Komisija min iekšēju memorandu, kurš ir adresēts *CPA* kravu pārvadājumu pārdošanas vadītājiem un kurā ir norādīts – "kamēr vietējie apstākļi to ļauj, [*CPA*] vajadzētu pieņemt kopēju pieeju un atbildi uz jautājumu [par pieteikumiem attiecībā uz komisijas maksu par piemaksām]" un "līdz ar to vajadzētu plānot turpināt noraidīt jebkādu šādu pieteikumu vai šādu komisijas maksas pieprasījumu, kā arī jebkādu citu saistītu rīcību, ko jūsu vietējās [pārvadātāju] asociācijas var saskaņot".

286 Komisija turklāt sniedza pierādījumus, ar kuriem tiecās pierādīt, ka šāda saskaņošana notika daudzās valstīs visā pasaulē, tostarp Honkongā (apstrīdētā lēmuma 503. apsvērums), Šveicē (minētā lēmuma 692. apsvērums), Itālijā (minētā lēmuma 694.–698. apsvērums), Francijā (minētā lēmuma 699. apsvērums), Spānijā (tā paša lēmuma 700. apsvērums), Indijā (aplūkojamā lēmuma 701. apsvērums) un ASV (aplūkojamā lēmuma 702. apsvērums).

287 Attiecībā uz prasītāju apgalvojumu, ka Komisija šā sprieduma 277. punktā atkārtotā apgalvojuma vispārējā rakstura dēļ esot veikusi nepamatotu ekstrapolāciju, jāteic – šā apgalvojuma pamatā ir tādas vietējās rīcības esamība, kas esot atkarīga no vietējā tiesiskā regulējuma. Jānorāda – kam turklāt piekrīt prasītājas –, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 1323. zemsvītras piezīmē precizēja, ka piemaksu piemērošana notika saistībā ar vairāku līmeņu sistēmu un piemaksu likmes varēja mainīties un par tām varēja notikt atsevišķas apspriedes, "ņemot vērā apstākļus vai vietējo tirgu regulējumu". No tā izriet, ka pretēji tam, ko liek saprast prasītājas, Komisija nevēlējās apgalvot, ka piemaksu likmes tika piemērotas vienādi visiem maršrutiem visā pasaulē.

288 Turklāt attiecībā uz apgalvoto jebkādas saiknes neesamību starp vietējo rīcību un plašāka mēroga neatļautu vienošanos jāuzsver, ka prasītājas kļūdās. Apstrīdētā lēmuma 832. apsvērumā Komisija norādīja, ka strīdīgā aizliegtā vienošanās "norisinājās globālā līmenī". Komisija paskaidroja, ka strīdīgās aizliegtās vienošanās pamatā bija komplekss galvenokārt divpusējas saziņas tīkls; šī saziņa notika vairākās vietās pasaulē un dažādos attiecīgo uzņēmumu līmeņos (minētā lēmuma 109. un 1300. apsvērums). Komisijas ieskatā "[strīdīgā] aizliegtā vienošanās daudzos gadījumos bija organizēta centrālā līmenī", un vietējam līmenim to piemēroja vietējie darbinieki (minētā lēmuma 1046. apsvērums). Komisijas ieskatā bija runa par to, ka vietējiem darbiniekiem bija ļauts piemērot vietējiem apstākļiem vispārpiemērojamos pasākumus, "visos maršrutos globālā līmenī", kādi bija piemaksas un atteikums maksāt komisijas maksas (minētā lēmuma 876., 889. un 890. apsvērums un 1323. zemsvītras piezīme).

289 Pirmām kārtām, vietējie darbinieki no sava galvenā biroja saņēma norādījumus par piemaksu piemērošanu un sniedza tam atskaiti (skat. 171., 226., 233., 284., 381., 584. un 594. apsvērumu). Turklāt tiem bija saistoši galveno biroju līmenī pieņemtie lēmumi. Tādējādi apstrīdētā lēmuma 237. apsvērumā ir minēta iekšējā elektroniskā pasta vēstule, kurā *Qantas* darbinieks norādīja, ka gandrīz visi pārvadātāji Honkongā bija darījuši zināmu savu nodomu sekot *CPA*, bet *Qantas* un vairāki apsūdzētie pārvadātāji, tostarp prasītājas, bija darījuši zināmu, ka tiem ir jājautā norādījumi savai centrālajai administrācijai, pirms tie rīkojas tāpat. Apstrīdētā lēmuma 295. apsvērumā ir atsauce uz *BAR* KPAK 2003. gada 23. janvāra sanāksmes Singapūrā protokolu, kurā ir norādīts, ka "pārvadātāji [*BAR*] locekļi ir komentējuši degvielas indeksa paaugstināšanu, bet no sava galvenā biroja nav saņēmuši norādījumus, kas tiem liktu paaugstināt [DP]". Tāpat

apstrīdētā lēmuma 414. apsvērumā ir atsauce uz *CPA* vietējā vadītāja Beļģijā elektroniskā pasta vēstuli, no kuras izriet, ka *SAC* "sākotnēji apstiprināja, ka šī sabiedrība [paaugstinās arī DP 2004. gada 1. oktobrī], bet vēlāk tās centrālā administrācija tai atgādināja, ka tai ir jāizvēlas [2004. gada] 4. oktobris", jo attiecībā uz šo datumu iepriekš bija notikusi vairākkārtēja apspriešanās galveno biroju līmenī (406., 410. un 411. apsvērums).

290 Otrām kārtām, no apstrīdētā lēmuma izriet, ka saskaņošana vietējā līmenī nereti sekoja tūdaļ pēc galveno biroju līmenī izdarītiem paziņojumiem. Piemēram, pēc *Lufthansa* paziņojuma saistībā ar DP ieviešanu 1999. gada 28. decembrī (138. apsvērums) jautājumu skatīja Honkongā 2000. gada 10., 13. un 19. janvārī (147.–149. apsvērums) un Indijā tajā pašā mēnesī (151. un 152. apsvērums). Tāpat bija ar *Lufthansa* 2003. gada 17. februāra paziņojumu (274. apsvērums), kuram tajā pašā dienā sekoja saziņa Kanādā (291. apsvērums) un Taizemē (298. apsvērums), kā arī nākamajā dienā Singapūrā (296. apsvērums). Tāds bija arī *Lufthansa* 2004. gada 21. septembra paziņojuma gadījums (409.–411. apsvērums), kuram tajā pašā dienā sekoja saziņa Honkongā (431. apsvērums) un 2004. gada 23. un 24. septembrī Šveicē (426. un 427. apsvērums).

291 Prasītājas atbild, atkārtojot savus argumentus, kuri izklāstīti citviet šajā pamatā un ar kuriem tās apstrīd savu dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā. Šajā ziņā jāuzsver, ka konstatējums par vienota pārkāpuma esamību un tā apjomu ir atšķirīgs no jautājuma par to, vai atbildība par šo pārkāpumu pilnībā vai daļēji ir attiecināma uz kādu uzņēmumu. Tādējādi, ņemot vērā to, ka prasītājas nav paskaidrojušas, kādā veidā pierādījums, ka tās nav piedalījušās vienotajā pārkāpumā, varētu pierādīt arī to, ka konstatējums par strīdīgās aizliegtās vienošanās organizēšanu vairākos līmeņos ir kļūdains, atsaukšanās uz šiem argumentiem ir jānoraida kā neefektīva.

292 Treškārt, attiecībā uz apstrīdētā lēmuma 890. apsvērumā izdarīto konstatējumu par iespējamību pārvadātājiem noslēgt nolīgumus par jaudu jānorāda, ka tā priekšmets nav tāds, kā apgalvo prasītājas. Gan no šā apsvēruma formulējuma, gan no tā mērķa un konteksta, kurā tas iekļaujas, izriet, ka tas neattiecas uz dažādu vienotajā un turpinātajā pārkāpumā apsūdzēto pārvadātāju atbildību, bet gan uz šā pārkāpuma esamību, un prasītājas to šajā daļā neapstrīd. Minētajā apsvērumā ir skaidra norāde uz "vienota un turpināta pārkāpuma esamību". Savukārt apstrīdētā lēmuma 112., 885.–887. apsvērumā ir norādīts, ka runa bija par to, lai Komisija pierādītu, ka trešās valstīs notikusī saziņa vai saziņa par maršrutiem, kurus apsūdzētie pārvadātāji neapkalpoja un nevarēja tieši apkalpot, bija atbilstīga, lai pierādītu vienota un turpināta pārkāpuma vai globāla rakstura aizliegtas vienošanās esamību.

293 Katrā ziņā prasītāju kritika ir jānoraida, ciktāl tās pamatā ir vienīgi apstāklis, ka atsevišķas trešo valstu konkurences iestādes neesot konstatējušas, ka prasītājām bija iespēja slēgt nolīgumus par jaudu maršrutos uz šīm attiecīgajām valstīm. Ja Komisija soda par kāda uzņēmuma neatļautu rīcību, pat ja tā rodas starptautiskas aizliegtas vienošanās dēļ, tā cenšas aizsargāt brīvu konkurenci iekšējā tirgū. Saistībā ar tiesisko interešu aizsardzības Savienības līmenī īpatnībām Komisijas vērtējums saskaņā ar tās kompetenci šajā jomā var būtiski atšķirties no trešo valstu iestāžu vērtējuma (spriedumi, 2006. gada 29. jūnijs, *Showa Denko*/Komisija, C-289/04 P, EU:C:2006:431, 55. punkts, un 2012. gada 2. februāris, *Dow Chemical*/Komisija, T-77/08, nav publicēts, EU:T:2012:47, 102. punkts). Turklāt nepastāv starptautisko publisko tiesību princips vai konvencija, saskaņā ar ko Komisijai būtu pienākums, kad tā vaino pārkāpjošā rīcībā, piemērojot Savienības konkurences tiesības, ņemt vērā trešās valsts kompetento iestāžu izdarītus apsvērumus konkurences tiesību jomā (spriedums, 2012. gada 2. februāris, *Dow Chemical* /Komisija, T-77/08, nav publicēts, EU:T:2012:47, 102. punkts).

294 No iepriekš minētā izriet, ka šis iebildums ir jānoraida.

2) Par otro iebildumu attiecībā uz kļūdainiem konstatējumiem par pārkāpuma vienoto raksturu

295 Prasītājas apgalvo, ka seši apstrīdētā lēmuma 872.–884. apsvērumā minētie faktori (proti, vienots pretkonkurences mērķis, vienota prece vai pakalpojums, iesaistītie uzņēmumi, pārkāpuma vienotais raksturs, paralēli apspriestie elementi un iesaistīšanās pārkāpuma elementos) nav pietiekami, lai pierādītu saikni starp visām apstrīdētā lēmuma 4. punktā uzskaitītajām rīcības daļām ārpus strīdīgās aizliegtās vienošanās "kodola" jeb "pamatgrupas".

296 Jāatgādina, ka LESD 101. panta 1. punktā paredzētā principiālā aizlieguma pārkāpums var izrietēt ne tikai no atsevišķas darbības, bet arī no virknes darbību vai turpinātas rīcības, bet arī viens vai vairāki šīs darbību virknes vai turpinātās rīcības elementi paši, aplūkojot atsevišķi, var būt minētās normas pārkāpums. Tādēļ, ja dažādas darbības ietilpst "kopējā plānā", tad to identiskā mērķa dēļ – kropļot konkurenci iekšējā tirgū – Komisija var saukt pie atbildības par šīm darbībām atbilstoši dalībai kopējā pārkāpumā (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2012. gada 6. decembris, Komisija/*Verhuizingen Coppens*, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 41. punkts un tajā minētā judikatūra).

297 Vērtējot pārkāpuma vienoto raksturu un kopēja plāna esamību, noteicošais ir tas, ka dažādās uzņēmumu darbības to identiskā mērķa dēļ, kas izkropļo konkurenci iekšējā tirgū, iekļaujas "kopējā plānā". Šī vērtējuma nolūkos vismaz daļējais attiecīgo uzņēmumu identiskums (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2013. gada 13. septembris, *Total Raffinage Marketing*/Komisija, T-566/08, EU:T:2013:423, 265. un 266. punkts un tajos minētā judikatūra), tāpat kā aplūkojamo aktu un rīcības pārklāšanās materiālajā, ģeogrāfiskajā un laika ziņā var būt atbilstīgi.

298 Tāds it īpaši ir attiecīgo preču un pakalpojumu identiskuma, īstenošanas kārtības identiskuma, uzņēmumu vārdā iesaistīto fizisko personu identiskuma un attiecīgo darbību ģeogrāfiskās piemērošanas jomas identiskuma gadījums (spriedums, 2013. gada 17. maijs, *Trelleborg Industrie* un *Trelleborg*/Komisija, T-147/09 un T-148/09, EU:T:2013:259, 60. punkts).

299 Saskaņā ar judikatūru šie elementi ir jāvērtē kopumā (spriedums, 2013. gada 16. septembris, *Masco* u.c./Komisija, T-378/10, EU:T:2013:469, 58. punkts).

300 Šajā gadījumā apstrīdētā lēmuma 872.–883. apsvērumā Komisija norādīja sešus faktorus, lai konstatētu, ka strīdīgā rīcība ietilpa vienotā pārkāpumā. Ir runa par, pirmām kārtām, vienota pretkonkurences mērķa esamību (872.–876. apsvērums), otrām kārtām, to, ka šī rīcība attiecās uz to pašu pakalpojumu (877. apsvērums), trešām kārtām, to uzņēmumu identiskumu, kuri bija iesaistīti dažādajās aplūkojamajās darbībās (878. apsvērums), ceturtām kārtām, pārkāpuma vienoto raksturu (879. apsvērums), piektām kārtām, apstākli, ka apspriedes, kurās piedalījās apsūdzētie pārvadātāji, notika paralēli (880. apsvērums), un, sestām kārtām, to, ka lielākā daļa apsūdzēto pārvadātāju bija iesaistīti visās trijās vienotā un turpinātā pārkāpuma daļās (881.–883. apsvērums).

301 Apstrīdētā lēmuma 900. apsvērumā Komisija šiem faktoriem pievienoja apstākli, ka tās pašas personas esot bijušas iesaistītas dažādajās aplūkojamajās darbībās.

302 Pirmkārt, attiecībā uz vienota pretkonkurences mērķa esamību no apstrīdētā lēmuma 872. apsvēruma izriet, ka minētais mērķis apsūdzētajiem pārvadātājiem bija "kavēt konkurenci kravu gaisa pārvadājumu nozarē EEZ teritorijā, saskaņojot savu rīcību cenu noteikšanas jomā attiecībā uz kravu gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, likvidējot konkurenci attiecībā uz DP un DRP noteikšanu, summu un laika grafiku, kā arī [atteikumu maksāt komisijas maksas]".

303 Saistībā ar šo iebildumu prasītājas tikai daļēji apstrīd šo vērtējumu. Tās apgalvo, ka trešās valstīs notikušās saziņas vienīgais mērķis bija ļaut apsūdzētajiem pārvadātājiem rīkoties atbilstoši vietējam regulējumam. Tās turklāt norāda, ka citas darbības esot izrietējušas no apspriedēm, kas notikušas saistībā ar tādiem likumīgiem sadarbības nolīgumiem kā divpusējā alianse ar *Lufthansa*, *WOW* alianse vai *Star Cargo* alianse.

304 Jānorāda, ka prasītājas nesniedz nevienu pierādījumu savu apgalvojumu atbalstam un galvenokārt vienīgi vispārīgi atsaucas uz saviem argumentiem, kuri izklāstīti citviet šajā pamatā un ar kuriem tās apstrīd savu dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā. Šie argumenti tiks analizēti, vērtējot šā pamata pārējās daļas.

305 Otrkārt, prasītājas apgalvo, ka nepastāv pasaules tirgus visiem kravu pārvadājumu pakalpojumiem, bet gan vairāki konkrētie tirgi.

306 Šajā ziņā jānorāda, ka, piemērojot LESD 101. panta 1. punktu, ir jānosaka, vai aizliegtā vienošanās var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm un vai tās mērķis vai sekas ir nepieļaut, ierobežot vai izkropļot konkurenci iekšējā tirgū, kas definējams kā konkrētais tirgus. Pienākums norobežot attiecīgo tirgu lēmumā, kas pieņemts atbilstoši LESD 101. panta 1. punktam, Komisijai ir uzliekams tikai tad, ja bez šādas norobežošanas nav iespējams noteikt, vai vienošanās, lēmums par uzņēmumu apvienošanos vai attiecīgas saskaņotas darbības spēj skart tirdzniecību starp dalībvalstīm un tās mērķis vai tās rezultāts ir nepieļaut, ierobežot vai izkropļot konkurenci iekšējā tirgū (skat. spriedumu, 2014. gada 27. februāris, *InnoLux*/Komisija, T-91/11, EU:T:2014:92, 129. punkts un tajā minētā judikatūra).

307 Šajā gadījumā prasītājas neapgalvo, ka nebija iespējams noteikt, vai vienotā un turpinātā pārkāpuma mērķis bija ierobežot vai izkropļot konkurenci iekšējā tirgū un tas varēja ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm, vispirms nedefinējot aplūkojamo tirgu.

308 Šajos apstākļos nevar uzskatīt, ka bija nepieciešams definēt konkrēto tirgu, lai noteiktu, vai vienotais un turpinātais pārkāpums varēja ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm. Līdz ar to Komisija apstrīdētā lēmuma 74. apsvērumā pamatoti norādīja, ka tai nebija pienākuma noteikt šo tirgu un līdz ar to Komisija izvairījās to darīt.

309 Tāpat apstrīdētā lēmuma 877. apsvērumā Komisija tomēr pamatoti norādīja, ka "vienošanās attiecas uz kravu gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu un to cenu noteikšanu", un atsaucās uz "vienotu preci/pakalpojumiem".

310 Saskaroties ar tādiem LESD 101. panta pārkāpumiem kā šajā lietā skatītais, konkrētos tirgus nosaka aizliegtās vienošanās nolīgumi un darbības (skat. spriedumu, 2014. gada 27. februāris, *InnoLux*/Komisija, T-91/11, EU:T:2014:92, 131. punkts un tajā minētā judikatūra).

311 Kā tika norādīts šā sprieduma 205. un 288. punktā, Komisija secināja, ka piemaksas ir vispārpiemērojami pasākumi, kas ir piemērojami "visiem maršrutiem globālā līmenī", un ka atteikumam maksāt komisijas maksas "arī ir vispārējs raksturs".

312 No tā izriet, ka paši aizliegtās vienošanās dalībnieki noteica preces vai pakalpojumus, kas bija viņu apspriežu un saskaņoto darbību priekšmets, savās apspriedēs iekļaujot kravu pārvadājumu pakalpojumus, neesot nošķirumam atkarībā no to izlidošanas vai izcelsmes vietas, ja vien runa nebija par pielāgojumu veikšanu atkarībā no vietējiem apstākļiem (apstrīdētā lēmuma 1323. zemsvītras piezīme).

313 Tāpēc Komisija pamatoti kvalificēja kā "vienotu pakalpojumu" kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, kā tā tos aprakstījusi apstrīdētā lēmuma 14.–18. apsvērumā.

314 Treškārt, prasītājas apgalvo, ka ārpus saziņas, kas notika strīdīgās aizliegtās vienošanās "pamatgrupā", lielākā daļa strīdīgo darbību attiecās uz ļoti dažādiem uzņēmumiem. Kā piemēru tās min Honkongā notikušo un apstrīdētajā lēmumā minēto saziņu, kurā esot bijuši iesaistīti ap piecdesmit uzņēmumu, no kuriem tikai četrpadsmit esot atzīti par atbildīgiem par vienoto un turpināto pārkāpumu.

315 Šajā ziņā no apstrīdētā lēmuma 878. apsvēruma, kā arī 881.–883. apsvēruma izriet – Komisija ir konstatējusi, ka būtiski pārklājās uzņēmumi, kuri bija piedalījušies dažādajās vienotā un turpinātā pārkāpuma daļās. No vienas puses, visi apsūdzētie pārvadātāji esot piedalījušies ar DP saistītajā daļā, un, no otras puses, gandrīz visi apsūdzētie pārvadātāji esot piedalījušies abās pārējās daļās.

316 Honkongā notikušās saziņas piemērs nevar atspēkot šo konstatējumu, ciktāl apstāklis, ka atsevišķi apsūdzētie pārvadātāji nebija tajos iesaistīti, nav pretrunā pierādījumam par viņu dalību visās trijās vienotā un turpinātā pārkāpuma daļās vai vairākās [divās] no tām. Attiecībā uz argumentu, ka to pārvadātāju skaits, kuri bija iesaistīti minētajā saziņā – pārsniedzot vienīgi apsūdzētos pārvadātājus –, esot liecinājis par strīdīgo darbību dalībnieku dažādību, jānorāda, kā izriet no šā sprieduma 297. un 298. punktā minētās judikatūras, ka to uzņēmumu identiskums, kuri bija iesaistīti dažādajās aplūkojamajās darbībās, nav obligāts nosacījums tam, lai minētās darbības kvalificētu par vienotu un turpinātu pārkāpumu, bet ir vienīgi viens no liecinājumiem, ko var ņemt vērā Komisija, nosakot, vai pastāv kopējais plāns (skat. spriedumu, 2013. gada 16. septembris, *Masco* u.c./Komisija, T-378/10, EU:T:2013:469, 32. punkts un tajā minētā judikatūra). Turklāt jānorāda, kā norāda Komisija, ka šis arguments nav pretrunā tam, ka aplūkojamo apsūdzēto pārvadātāju darbību mērķis būtu īstenot vietējā līmenī lēmumus, kas pieņemti galveno biroju līmenī saistībā ar vairāku līmeņu sistēmu, kura aprakstīta apstrīdētā lēmuma 107., 1046. un 1300. apsvērumā.

317 Ceturtkārt, prasītājas būtībā Komisijai pārmet, ka tā attiecībā uz vienotā un turpinātā pārkāpuma raksturu neesot ņēmusi vērā saskaņošanas raksturiezīmes, kas vietējā regulējuma kontekstā esot bijušas obligātas vai kas esot bijušas paredzētas likumīgās aliansēs. Tādējādi prasītājas vienīgi atkārto argumentus, kas jau bija izvirzīti viņu kritikas par vienota pretkonkurences mērķa esamību atbalstam. Tādējādi tie ir jānoraida to pašu iemeslu dēļ.

318 Prasītājas turklāt apgalvo, ka atteikums maksāt komisijas maksas atšķiras no pārējām vienotā pārkāpuma daļām ar to, ka tā pamatā ir publiskas domstarpības starp pārvadātājiem un ekspeditoriem par standarta klauzulu interpretāciju atšķirībā no "neliela skaita pārvadātāju slepenas [DP un DRP] saskaņošanas".

319 Šajā ziņā no apstrīdētā lēmuma 675.–702. apsvēruma izriet, ka jautājums attiecībā uz komisijas maksām par piemaksām bija priekšmets atšķirīgām pārvadātāju un ekspeditoru juridiskām interpretācijām. Šīs domstarpības attiecās it īpaši uz to, kā interpretējamas atsevišķas standarta klauzulas, ar kurām tiecās noteikt pienākumu maksāt komisijas maksas. Tomēr nebija tā, ka

apsūdzētie pārvadātāji vienīgi definēja kopēju nostāju šajā jautājumā, lai to saskaņoti aizstāvētu kompetentajās tiesās vai kolektīvi veicinātu valsts iestādēs un citās profesionālajās asociācijās. Gluži pretēji, pārvadātāji apspriedās, vienojoties – daudzpusējā līmenī – par atteikumu apspriest komisijas maksu maksāšanu ar ekspeditoriem un tiem piešķirt atlaides piemaksām. Tādējādi apstrīdētā lēmuma 695. apsvērumā Komisija atsaucās uz 2005. gada 19. maija elektroniskā pasta vēstuli, kurā *Swiss* reģionālais vadītājs Itālijā norāda, ka "visi [2005. gada 12. maija sanāksmes dalībnieki] apstiprināja vēlmi nepiekrist DP/DRP atmaksai. Apstrīdētā lēmuma 696. apsvērumā ir minēta 2005. gada 14. jūlija elektroniskā pasta vēstule, kurā *CPA* norāda, ka "visi [iepriekšējā dienā notikušās sanāksmes] dalībnieki no jauna apstiprināja savu ciešo nodomu nepiekrist sarunām par" komisijas maksu maksāšanu. Tāpat minētā lēmuma 700. apsvērumā Komisija minēja iekšēju elektroniskā pasta vēstuli, kurā *Cargolux* darbiniece informēja savu centrālo administrāciju par to, kā noritējusi sanāksme "ar vis[iem] [pārvadātājiem], kuri darbojas [Barselonas] lidostā", un norādīja, ka "saskaņā ar vispārējo viedokli mums nevajadzētu maksāt komisijas maksas par piemaksām".

320 No apstrīdētā lēmuma arī izriet, ka vairāki pārvadātāji apmainījās ar informāciju – divpusējā līmenī –, lai savstarpēji pārliecinātos par to, ka joprojām ir spēkā atteikums maksāt komisijas maksas, par ko tie bija vienojušies iepriekš. Piemēram, minētā lēmuma 688. apsvērumā ir aprakstīta 2006. gada 9. februāra telefona saruna, kuras laikā *Lufthansa* jautāja *AF*, vai tās nostāja par atteikumu maksāt komisijas maksas ir palikusi nemainīga.

321 Līdz ar to atteikuma maksāt komisijas maksas priekšmets atšķiras no prasītāju minētā publiskā juridiska rakstura strīda. Kā izriet no apstrīdētā lēmuma 874. un 899. apsvēruma, atteikums maksāt komisijas maksas varēja stiprināt ar piemaksām saistīto saskaņošanu. Komisijas ieskatā tas izpaudās kā saskaņots atteikums piešķirt ekspeditoriem atlaides piemaksām un tādējādi bija vērsts uz to, lai ļautu apsūdzētajiem pārvadātājiem "saglabāt kontroli pār nenoteiktību cenu noteikšanas jomā, ko būtu varējusi radīt konkurence attiecībā uz komisiju maksāšanu [sarunās ar ekspeditoriem]" (874. apsvērums), un tādējādi pasargāt piemaksas no konkurences (879. apsvērums). Prasītāju argumentam, ar kuru pretnostatīts atteikuma maksāt komisijas maksas publiskais raksturs un DP un DRP saskaņošanas slepenais raksturs, līdz ar to trūkst faktiska pamata.

322 No tā izriet, ka ir jānoraida arī prasītāju replikas rakstā lūgtais procesa organizatoriskais pasākums, ar kuru šā argumenta atbalstam tiecās panākt, lai tiktu iesniegti pieteikumi par iecietības programmas īstenošanu, kas pamatotu apstrīdētajā lēmumā apgalvotā "kodola" aprakstu. Nav nepieciešams papildināt Vispārējās tiesas rīcībā esošos informācijas elementus, lai atbildētu uz argumentiem, kurus izmantojot prasītājas apstrīd vienotā pārkāpuma raksturojumu apstrīdētajā lēmumā (skat. šā sprieduma 126. punktu).

323 Piektkārt, prasītājas apgalvo, ka uz tām neattiecas Komisijas apstrīdētā lēmuma 880. apsvērumā minētie paralēli apspriesto elementu piemēri. Šis apgalvojums attiecas uz prasītāju dalību vienotā un turpinātā pārkāpumā, nevis uz šāda pārkāpuma esamību. Līdz ar to saskaņā ar šā sprieduma 291. punktā izklāstītajiem apsvērumiem tam nav nozīmes saistībā ar šo iebildumu.

324 Sestkārt, prasītājas apgalvo – tas, ka apsūdzētie pārvadātāji bija iesaistīti vienā vai vairākās vienotā un turpinātā pārkāpuma daļās, pats par sevi nepierāda, ka tās ir saistītas. Jākonstatē, ka šis arguments ir neefektīvs, ciktāl Komisija nav pamatojusi konstatējumu par vienota pārkāpuma esamību tikai ar šo apstākli, bet gan ar tādu norādījumu kopumu, kuri tika atgādināti šā sprieduma 300. punktā, un tā pietiekamību prasītājas saistībā ar šo iebildumu nav derīgi atspēkojušas.

325 No iepriekš minētā izriet, ka šis iebildums ir jānoraida.

3) Par trešo iebildumu attiecībā uz kļūdainiem konstatējumiem par pārkāpuma turpināto raksturu

326 Prasītājas Komisijai pārmet, ka tā nav pietiekami pierādījusi pārkāpuma turpināto raksturu. Aizliegtās vienošanās dalībnieki tādējādi esot piedalījušies vienīgi vietēja vai reģionāla mēroga atsevišķās un izkaisītās darbībās.

327 Komisija apstrīd prasītāju argumentus.

328 Jākonstatē, ka prasītājas saistībā ar šo iebildumu vienīgi atkārto savus argumentus par strīdīgās aizliegtās vienošanās ģeogrāfisko apjomu, kas jau tika vērtēti un noraidīti saistībā ar šīs daļas pirmo iebildumu. Turklāt, lai arī no apstrīdētā lēmuma 4. punkta izriet, ka saziņa, ar kuru Komisija pamato pierādījumu par vienota un turpināta pārkāpuma esamību, notika visā pārkāpuma laikposmā un veicināja vienota pretkonkurences mērķa sasniegšanu (skat. šā sprieduma 302.–304. punktu, kā arī 439. un 467. punktu), prasītājas vienīgi vispārēji atsaucas uz strīdīgās saziņas izkaisīto un atsevišķo raksturu un neidentificē nekādu laikposmu, kurā aplūkojamais strīdīgais pārkāpums būtu pārtraukts.

329 Tādējādi ir jānoraida šis iebildums un līdz ar to šī daļa kopumā.

b) Par otro daļu attiecībā uz kļūdām vērtējumā par rīcību saistībā ar divpusējo aliansi ar "Lufthansa"

330 Šajā daļā prasītājas balstās uz Komisijas Lēmumu 96/180/EK (1996. gada 16. janvāris) par procedūru saskaņā ar [LESD 101. pantu] un EEZ līguma 53. pantu (IV/35.545 – *LH*/*SAS*) (OV 1996, L 54, 28. lpp.; turpmāk tekstā – "1996. gada atbrīvojums"). Ar šo lēmumu no LESD 101. panta 1. punktā paredzētā aizlieguma esot atbrīvota vispārējā vienošanās par aliansi, saskaņā ar kuru *Lufthansa* un prasītājas esot vienojušās par kopīgu cenu noteikšanas politiku globālā līmenī un par savu kravu gaisa pārvadājumu pakalpojumu pēc iespējas plašāku integrāciju. Prasītājas apgalvo, ka, ņemot vērā šo atbrīvojumu, Komisijai esot vajadzējis svītrot no netiešo pierādījumu kopuma, kurš pret tām noteikts, apstrīdētā lēmuma 223., 597., 618.–620. un 673. apsvērumā minēto divpusējo saziņu ar *Lufthansa*.

331 Komisija apstrīd prasītāju argumentus.

332 Kā izriet gan no apstrīdētā lēmuma 791. un 792. apsvēruma, gan no Komisijas procesuālajiem rakstiem Vispārējā tiesā, prasītājām, lai pamatotu viņu dalību vienotā un turpinātā pārkāpumā, netika pārmesta to divpusējā saziņa ar *Lufthansa*, ciktāl uz to attiecas 1996. gada izņēmums. Kā izriet no šā izņēmuma 24. un 28. apsvēruma, aliansei starp prasītājām un *Lufthansa* bija ļoti plašs tvērums, jo "[dalībnieku] nodoms [bija] globālā līmenī izveidot integrētu transporta sistēmu, kas ietvertu [..] kopīgu cenu noteikšanas politiku" tostarp attiecībā uz kravu pārvadājumu pakalpojumiem. Turklāt starp lietas dalībniekiem nav strīda par to, ka divpusējā saziņa starp *Lufthansa* un prasītājām DP un DRP jomā ietilpa aliansē, uz kuru attiecās atbrīvojums.

333 Lai atbildētu uz šo daļu, līdz ar to ir jāpārbauda, vai – kā izriet no apstrīdētā lēmuma 1251. un 1258. zemsvītras piezīmes – apstrīdētā lēmuma 223., 618. un 620. apsvērumā minētā saziņa palīdz pierādīt tādas rīcības pastāvēšanu, kura pārsniedz 1996. gada atbrīvojuma piemērošanas

jomu un kura raksturo prasītāju dalību daudzpusējā saskaņošanā *WOW* alianses ietvaros vai – runājot par 673. apsvērumu – pretkonkurences saziņā ar citiem konkurentiem, nevis *Lufthansa*. Turpretī, ciktāl Komisija, lai pamatotu prasītāju dalību vienotā un turpinātā pārkāpumā, nebalstās ne uz apstrīdētā lēmuma 597. apsvērumā minēto 2001. gada 2. oktobra saziņu, ne uz šā lēmuma 619. apsvērumā minēto 2003. gada 13. janvāra saziņu, prasītāju argumentācija šajā ziņā ir jānoraida kā neefektīva un analīze jāattiecina tikai uz apstrīdētā lēmuma 223., 618., 620. un 673. apsvērumā minēto saziņu.

334 Pirmkārt, apstrīdētā lēmuma 223. apsvērumā ir minēta *Lufthansa* iekšējā elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņa, kas datēta ar 2002. gada 3. un 11. aprīli. Šajā elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņā *Lufthansa* informē, pirmām kārtām, par *SAC* nostāju, kas neatbalsta DP atkārtotu ieviešanu, un, otrām kārtām, par prasītāju salīdzinoši uz sadarbību vērsto attieksmi. Apstrīdētā lēmuma 791. apsvērumā Komisija uzskata, ka šis elements palīdz pierādīt konstatējumu par prasītāju dalību saskaņošanā attiecībā uz DP *WOW* alianses ietvaros.

335 Šajā ziņā jākonstatē, tāpat kā konstatē prasītājas, ka no aplūkojamās elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņas neizriet, ka prasītājas būtu sazinājušās ar *SAC* par DP jautājumu. Turklāt nevar secināt, kā savā atbildē uz Vispārējās tiesas rakstveida jautājumiem dara Komisija, ka *Lufthansa*, salīdzinot prasītāju un *SAC* sadarbību, kuras abas nenoliedzami ir *WOW* alianses dalībnieces, noteikti atsaucās uz prasītāju sadarbību minētās alianses ietvaros, nevis tās alianses ietvaros, uz kuru attiecās 1996. gada atbrīvojums.

336 Pretēji tam, ko arī, šķiet, apgalvo Komisija savā atbildē uz Vispārējās tiesas rakstveida jautājumiem, daudzu pārvadātāju, tostarp prasītāju un *Lufthansa*, lēmums no jauna ieviest DP 2002. gada aprīlī (apstrīdētā lēmuma 209. un 210. apsvērums) nav tāds, kas liktu pieņemt atšķirīgu interpretāciju par aplūkojamo elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņu nekā šā sprieduma 335. punktā izmantotā. Pirmām kārtām, prasītājas nav starp pārvadātājiem, kuri minēti apstrīdētā lēmuma 209. un 210. apsvērumā kā pārvadātāji, kas piedalījušies sarunā par DP un it īpaši par tās atkārtotu ieviešanu 2002. gada sākumā. Otrām kārtām, no apstākļa, ka prasītājas arī no jauna ieviesa DP 2002. gada aprīlī, nevar secināt, ka tām tieši pirms tam būtu bijusi tāda saziņa ar *Lufthansa*, kas pārsniedza 1996. gada atbrīvojuma ietvaru, it īpaši ar *SAC WOW* alianses ietvaros. Turklāt jānorāda, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā nebalstās uz 209. un 210. apsvērumā atkārtotajiem elementiem, lai pierādītu prasītāju dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā.

337 Ņemot vērā iepriekš minēto, ir jāsecina, ka apstrīdētā lēmuma 223. apsvērumā atkārtotie elementi nav vērsti uz to, lai pierādītu prasītāju dalību DP saskaņošanā *WOW* alianses ietvaros, bet gan tikai pamato saziņas pastāvēšanu starp prasītājām un *Lufthansa* par DP jautājumu. Ņemot vērā šīs saziņas raksturu un to, ka lietas faktu norises laikā tika piemērots 1996. gada atbrīvojums, šie elementi ir jāuzskata par tādiem, kuriem nav nekāda pierādījuma spēka.

338 Otrkārt, apstrīdētā lēmuma 618. un 620. apsvērumā ir minētas it īpaši vairākas iekšējas *Lufthansa* elektroniskā pasta vēstules, kas nosūtītas laikā no 2002. gada novembra beigām līdz 2003. gada marta sākumam un kas attiecās uz Honkongā piemērojamās DRP līmeni. Komisija apstrīdētā lēmuma 792. apsvērumā uzskata, ka šie elementi palīdz pierādīt, ka prasītājas saskaņoja DRP līmeni ar *WOW* alianses locekļiem. Prasītājas apstrīd Komisijas vērtējumus par divām elektroniskā pasta vēstulēm, kuras nosūtītas 2002. gada 5. decembrī un 2003. gada 5. martā.

339 Pirmo elektroniskā pasta vēstuli, kas datēta ar 2002. gada 5. decembri, ir sūtījis *Lufthansa* atbildīgais Honkongā, un tajā ir ziņots, ka nesenā *BAR* KPAK sanāksmē lielākā daļa pārvadātāju bija norādījuši, ka tie sekos *CPA* un pievienosies lūgumam atļaut samazināt DRP līmeni. Šis

atbildīgais turpinājumā lūdz savam vēstules adresātam "parunāt ar saviem kolēģiem it īpaši no [prasītājām], [*AF*] un [*Japan Airlines*], lai noskaidrotu, vai tie mainīs viedokli un sekos [*Lufthansa*] piemēram nesamazināt [DRP]", un "pārliecināt [*SAC*] un [*KLM*], ņemot vērā, ka šie abi [pārvadātāji] vēl nebija izlēmuši, vai [tie] grozīs vai negrozīs DRP", iesakot to darīt "*WOW* [alianses] sanāksmē nākamajā nedēļā" (skat. 618. apsvērumu).

340 No šīs elektroniskā pasta vēstules izriet, ka prasītājas piedalījās aplūkojamajā *BAR* KPAK sanāksmē un ka saistībā ar to tās iepazīstināja pārējos pārvadātājus ar savu nostāju attiecībā uz priekšlikumu par DRP līmeņa pielāgošanu, ko tās turklāt Vispārējā tiesā neapstrīd. Līdz ar to šis dokuments palīdz pierādīt, ka prasītājas bija iesaistītas darbībās, kurās ar citiem pārvadātājiem, nevis *Lufthansa*, saistībā ar *BAR* KPAK tika saskaņota DRP līmeņa Honkongā noteikšana. Šajā kontekstā tajā pašā elektroniskā pasta vēstulē minētais *Lufthansa* ieteikums pārrunāt jautājumu par DRP līmeni Honkongā nākamajā *WOW* alianses sanāksmē ārpus tā skaidrā formulējuma ir jāvērtē, ņemot vērā daudzpusējo saziņu par šo jautājumu, kura norisinājās tajā pašā laikposmā un kurā piedalījās gan *Lufthansa*, gan prasītājas. No tā izriet, ka Komisija nepieļāva kļūdu, apstrīdētā lēmuma 792. apsvērumā nosakot, ka minētā elektroniskā pasta vēstule ir vērsta uz to, lai pamatotu tādas saskaņošanas pastāvēšanu starp *WOW* alianses locekļiem, kas bija saistīta ar DRP līmeni.

341 Prasītājas, protams, pamatoti atbild, ka nav pierādījumu tam, ka *WOW* alianses sanāksme par šo jautājumu tiešām būtu notikusi, un pat ne tam, ka *Lufthansa* būtu nosūtījusi šādu priekšlikumu pārējiem minētās alianses locekļiem. Tomēr tas neliedz Komisijai atsaukties uz aplūkojamo elektroniskā pasta vēstuli kā uz apsūdzošu pierādījumu plašākā netiešo pierādījumu kopumā. Apstāklis, ka *Lufthansa* plānoja apspriest šo jautājumu *WOW* alianses sanāksmē pats par sevi ir norāde uz to, ka jautājums par DRP līmeni tika pārrunāts starp minētās alianses locekļiem (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2012. gada 29. jūnijs, *GDF Suez*/Komisija, T-370/09, EU:T:2012:333, 226. punkts).

342 Otro elektroniskā pasta vēstuli, kas datēta ar 2003. gada 5. martu, ir sūtījis *Lufthansa* atbildīgais Honkongā, un tajā vēstules adresāts no *Lufthansa* tiek informēts par to, ka "viņa pūles saistībā ar DRP attiecībās ar *WOW* [alianses] partneriem" ir bijušas auglīgas; autors min jaunāko informāciju, kas šajā ziņā saņemta no prasītājām un no *SAC* (apstrīdētā lēmuma 620. apsvērums). Šis atbildīgais precizē, ka prasītājas ir saņēmušas Honkongas iestāžu piekrišanu un ka DRP tiks piemērota no 2003. gada 14. marta.

343 No šā dokumenta izriet, ka *Lufthansa* sazinājās ar *SAC* un ar prasītājām par Honkongā piemērojamās DRP jautājumu un ka tā šo saziņu aplūkoja *WOW* alianses ietvaros.

344 Protams, jānorāda, ka nav precizēta šīs saziņas konkrētā kārtība, it īpaši tas, vai tā bija daudzpusēja. Tomēr no pastāvīgās judikatūras izriet – kaut arī, lai pierādītu pārkāpuma pastāvēšanu, Komisijai ir jāatsaucas uz precīziem un atbilstošiem pierādījumiem, tomēr ne katram Komisijas iesniegtajam pierādījumam par katru pārkāpuma aspektu ir noteikti jāatbilst šiem kritērijiem. No tā izriet – lai arī pati aplūkojamā elektroniskā pasta vēstule nepierāda, ka prasītājas bija iesaistītas daudzpusējā saziņā ar *SAC* un *Lufthansa WOW* alianses ietvaros, tomēr saskaņā ar pastāvīgo judikatūru (skat. spriedumu, 2010. gada 1. jūlijs, *Knauf Gips*/Komisija, C-407/08 P, EU:C:2010:389, 47. punkts un tajā minētā judikatūra) saistībā ar šā pamata desmito daļu būs jāpārbauda, vai kopā ar citiem pierādījumiem šī elektroniskā pasta vēstule varēja veidot netiešo pierādījumu kopumu, kas ļāva Komisijai secināt, ka tas tā bija.

345 Treškārt, apstrīdētā lēmuma 673. apsvērumā ir minēta 2001. gada 30. oktobra iekšēja elektroniskā pasta vēstule, kuru sūtījis kāds *Lufthansa* biroja Tokijā darbinieks un kurā ir pausta nožēla par to, ka *Lufthansa* "nav izmantojusi izdevību" un nav pēc savas ierosmes attiecīgā brīdī iesniegusi Japānas iestādēm pieteikumu par DRP, tā izraisot "ārvalstu pārvadātāju alianses" "nīkuļošanu" [attiecībā uz DRP noteikšanu] "0,10–0,15 EUR par [kilogramu] robežās" un to, ka starplaikā "Eiropas kravu pārvadātāji", proti, *AF*, *KLM*, *British Airways* un prasītājas, iesniedza pieteikumu par 500–600 Japānas jenu par pavadzīmi. Minētajā apsvērumā pēc tam ir informācija par to, ka šīs elektroniskā pasta vēstules adresāts to nosūtīja tālāk iekšējā saziņā, norādot, ka viņš aizvien atbalsta to, ka *Lufthansa* iesniedz pieteikumu par DRP 0,15 EUR par kilogramu, un ka viņš ir "pārliecināts, ka pārējie Eiropas pārvadātāji sekos mums, ja mēs paziņosim, ka rīkosimies pirmie".

346 Pretēji tam, ko apgalvo prasītājas, ar šiem elementiem netiek vienīgi informēts par to, ka citi pārvadātāji iesniedza Japānas iestādēs pieteikumus, un pausta *Lufthansa* vēlme atkāpties no it īpaši prasītāju prasītās DRP summas. Tādējādi pirmajā elektroniskā pasta vēstulē ir atsauce uz saskaņošanas mēģinājumu starp "ārvalstu pārvadātājiem" ar mērķi sasniegt noteiktu DRP summu, un tā netieši atklāj saikni starp šī mēģinājuma neizdošanos un to, ka vairāki Eiropas pārvadātāji, tostarp prasītājas, iesniedza pieteikumu par citu DRP summu. Otrā elektroniskā pasta vēstule atklāj *Lufthansa* vēlmi brīdināt minētos Eiropas pārvadātājus, ka tā gatavojas rīkoties pirmā, iesniedzot pieteikumu atbilstoši sākotnējam saskaņošanas mērķim. Līdz ar to apstrīdētā lēmuma 673. apsvērumā atkārtotie elementi var palīdzēt pierādīt pretkonkurences saziņas pastāvēšanu starp prasītājām un citiem pārvadātājiem, nevis *Lufthansa*.

347 Ņemot vērā iepriekš minēto, pirmām kārtām, ir jāsecina, ka apstrīdētā lēmuma 223. apsvērumā atkārtotie elementi vienīgi apstiprina saziņas pastāvēšanu starp prasītājām un *Lufthansa* par DP jautājumu un ka šā sprieduma 337. punktā izklāstīto motīvu dēļ tie ir jāsvītro no netiešo pierādījumu kopuma, ko prasītājas apstrīd kopumā šā pamata desmitajā daļā. Otrām kārtām, ciktāl šā lēmuma 620. apsvērumā minētajā elektroniskā pasta vēstulē pašā par sevi nav pierādīts, ka prasītājas bija iesaistītas daudzpusējā saziņā ar *SAC* un *Lufthansa WOW* alianses ietvaros, saskaņā ar šā sprieduma 344. punktā minēto judikatūru saistībā ar šā pamata desmito daļu būs jāvērtē, vai kopā ar citiem elementiem, tostarp tiem, kas aprakstīti minētā lēmuma 618. un 673. apsvērumā, to tomēr var iekļaut netiešo pierādījumu kopumā, kas ļāva Komisijai secināt prasītāju dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā.

c) Par trešo daļu attiecībā uz kļūdām vērtējumā par 1999. gada decembra elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņu "Star Cargo" aliansē

348 Prasītājas apgalvo, ka Komisija 1999. gada 13. un 14. decembra elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņu starp *Star Cargo* alianses pārvadātājiem, proti, prasītājām, *Lufthansa*, trim citiem pārvadātājiem un *Air Canada*, ir kļūdaini iekļāvusi netiešo pierādījumu kopumā, kas it kā pierādot šo pārvadātāju dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā vai to, ka viņi zināja par šo pārkāpumu.

349 Pirmkārt, prasītājas norāda, ka saziņai, kas minēta, lai pierādītu viņu dalības vienotajā un turpinātajā pārkāpumā sākumu, ir noteikti pašai par sevi jāpierāda pārkāpuma esamība un ka Komisija apstrīdētā lēmuma 921. apsvērumā kļūdaini uzskata, ka aplūkojamā saziņa ir jāvērtē saistībā ar netiešo pierādījumu kopuma visaptverošu vērtējumu.

350 Otrkārt, tās norāda, ka uz aplūkojamo saziņu attiecas 1996. gada atbrīvojums, jo vienotais un turpinātais pārkāpums šajā laikposmā skar vienīgi EEZ iekšējos maršrutus, un ka prasītājas un *Lufthansa* bija vienīgie pārvadātāji alianses dalībnieki, kas apkalpoja šos maršrutus. Turklāt šādu saziņu prasītāju ieskatā pamatojot *Star Cargo* alianse, un katrā ziņā uz to esot jāattiecina ar

Padomes Regulu (EEK) Nr. 3975/87 (1987. gada 14. decembris) par procedūru konkurences noteikumu piemērošanai attiecībā uz uzņēmumiem gaisa transporta nozarē (OV 1987, L 374, 1. lpp.) paredzētais grupu atbrīvojums.

351 Treškārt, tās apgalvo, ka minētā saziņa neatklāj objektīvu saikni ar vienoto un turpināto pārkāpumu. Tas tā esot, ņemot vērā šīs saziņas kontekstu, ko raksturojot *IATA* rezolūcija, ar kuru tiecas noteikt DP modeli, aplūkojamās saziņas tādas alianses kontekstā, kas tika izbeigta neilgu laiku vēlāk, atsevišķais raksturs un tas, ka prasītājas un *Lufthansa* bija vienīgie šajā saziņā iesaistītie pārvadātāji, uz kuriem ir attiecināts apstrīdētais lēmums. Prasītājas piebilst, ka aplūkojamajā informācijas apmaiņā iesaistītais *SAS Cargo* darbinieks neesot bijis līdzdalīgs nevienā citā strīdīgās saziņas gadījumā. Visbeidzot tās uzsver, ka aplūkojamā informācijas apmaiņa atklājot ne vairāk kā tādu nolīgumu ar pārvadātāju, ar kuru tiecas neieviest DP un kuru tās turklāt nav ievērojušas, ņemot vērā, ka tās sekoja *Lufthansa* nostājai, kas tām vēlāk tika paziņota.

352 Komisija apstrīd prasītāju argumentus.

353 Iesākumā jākonstatē, ka saistībā ar šo daļu prasītājas ne tikai apstrīd aplūkojamās elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņas pierādījuma spēku. Tās, plašāk raugoties, tiecas apšaubīt Komisijas apstrīdētā lēmuma 1148. apsvērumā noteikto datumu attiecībā uz viņu dalības vienotajā un turpinātajā pārkāpumā sākumu, kas sakrīt ar minētās elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņas sākumu, šajā gadījumā 1999. gada 13. decembri.

354 Šajā ziņā jāatgādina – kā izriet no šā sprieduma 344. punkta –, ka, lai pierādītu LESD 101. panta 1. punkta pārkāpuma esamību, Komisijai ir jāatsaucas uz nopietniem, precīziem un saskanīgiem pierādījumiem. Turklāt ne katram Komisijas iesniegtajam pierādījumam par katru pārkāpuma aspektu ir noteikti jāatbilst šiem kritērijiem. Ir pietiekami, ja [netiešo] pierādījumu kopums, uz ko minētā iestāde atsaucas, kopumā ņemot, atbilst šai prasībai (spriedums, 2010. gada 1. jūlijs, *Knauf Gips*/Komisija, C-407/08 P, EU:C:2010:389, 47. punkts). Pretēji tam, ko apgalvo prasītājas, šos principus piemēro, arī nosakot viņu dalības sākumu vienotajā un turpinātajā pārkāpumā (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2014. gada 21. maijs, *Toshiba*/Komisija, T-519/09, nav publicēts, EU:T:2014:263, 175.–179. punkts, un 2014. gada 12. decembris, *Hansen & Rosenthal* un *H&R Wax Company Vertrieb*/Komisija, T-544/08, nav publicēts, EU:T:2014:1075, 166.–179. punkts).

355 Šajā gadījumā aplūkojamā saziņa, kas minēta apstrīdētā lēmuma 135. apsvērumā, sākās ar prasītāju elektroniskā pasta vēstuli, adresētu *Lufthansa*, trim citiem pārvadātājiem un *Air Canada*. Šajā elektroniskā pasta vēstulē prasītājas, vienlaikus izklāstot savas šaubas, tiem jautāja par viņu nodomu ieviest DP, ciktāl degvielas cena bija pārsniegusi robežlīmeni, ko *IATA* bija noteikusi rezolūcijas projektā, ar kuru tiecās ieviest DP. Atbildot viens no pārvadātājiem atsaucās uz savu nolīgumu ar prasītājām, bet *Lufthansa* no savas puses norādīja:

"Arī mēs svārstāmies šoreiz uzņemties iniciatīvu. Ja citi no mūsu lielajiem konkurentiem izlemtu tā rīkoties, mēs sekotu, tomēr atšķirīgā un mazāk centralizētā veidā."

356 No šīs informācijas apmaiņas izriet, ka prasītājas uzņēmās iniciatīvu daudzpusēji sazināties ar vairākiem pārvadātājiem, lai noskaidrotu viņu nodomu ieviest vai neieviest DP. No tā arī izriet, ka aplūkojamā pārvadātāja un *Lufthansa* atbildes prasītājām un pārējiem adresātiem darīja zināmu viņu nodomu attiecībā uz DP ieviešanu. Prasītājas turklāt nenoliedz – kā izriet no apstrīdētā lēmuma –, ka šī saziņa notika iesaistīto pārvadātāju galvenā biroja līmenī.

357 Tāpat ir jāuzsver, ka divu mēnešu laikā pēc šīs pirmās saziņas vairāki citi saziņas gadījumi, kuros bija iesaistītas prasītājas, gan galvenā biroja, gan vietējā līmenī, un kuros tika apliecināta vēlme daudzpusēji saskaņot DP, notika Somijā, Šveicē un Singapūrā. Šie saziņas gadījumi ir minēti apstrīdētā lēmuma 144.–146. apsvērumā, un tos pierāda pierādījumi, kuru pierādījuma spēks nav noliedzams (skat. šā sprieduma 438.–467., 567.–594. un 602.–606. punktu). Šajos saziņas gadījumos bija iesaistīti vienlaikus citi apsūdzētie pārvadātāji, nevis tie, kas piedalījās 1999. gada 13. un 14. decembra saziņā, kā arī *Lufthansa* (apstrīdētā lēmuma 145. un 146. apsvērums) un *Air Canada* (apstrīdētā lēmuma 145. apsvērums).

358 No tā izriet, ka Komisija nepieļāva kļūdu, uzskatot, ka aplūkojamā elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņa palīdzēja pierādīt prasītāju dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā, tādējādi nosakot 1999. gada 13. decembri par viņu dalības sākuma datumu.

359 Neviens no prasītāju argumentiem nav tāds, kas varētu atspēkot šo vērtējumu.

360 Pirmkārt, faktiskais konteksts, uz ko prasītājas atsaucas un kas ir atgādināts šā sprieduma 351. punktā, neliek apšaubīt saistībā ar aplūkojamo elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņu notikušās saziņas raksturu un priekšmetu; šī saziņa apliecināja saziņas dalībnieku vēlmi vienoties – galveno biroju līmenī – par DP ieviešanu. It īpaši attiecībā uz apstākli, ka prasītāju darbinieks, kas bija iesaistīts aplūkojamajā saziņā, nepiedalījās citos pretkonkurences saziņas gadījumos, jānorāda, ka vienota un turpināta pārkāpuma esamībai nav nepieciešama to fizisko personu identiskums, kuras iesaistītas dažādās strīdīgajās darbībās.

361 Turklāt no šā sprieduma 357. punktā atgādinātajiem elementiem izriet, ka gandrīz vienlaikus ar aplūkojamo elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņu prasītājas bija iesaistītas virknē saziņas darbību, ar kurām tiecās panākt to pašu mērķi un kuras notika ar citiem pārvadātājiem, kā arī ar *Air Canada* un *Lufthansa*, kas arī piedalījās minētajā elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņā. Šajos apstākļos pretēji tam, ko apgalvo prasītājas, nav ticams, ka šī elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņa pauž vēlmi panākt saskaņošanu, kas attiecas tikai uz *Star Cargo* aliansi.

362 Turklāt attiecībā uz *IATA* rezolūcijas projektu prasītājas atzīst, ka tas nebija piemērojams aplūkojamās elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņas datumā. Līdz ar to kompetento iestāžu atteikumam to apstiprināt, lai arī tas notika vēlāk, nav nozīmes.

363 Visbeidzot attiecībā uz to, ka saskaņošana, kas tika īstenota saistībā ar aplūkojamo elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņu, kā apgalvots, neietekmēja prasītāju rīcību, jānorāda, ka kādas darbības konkrētas ietekmes neesamība uz attiecīgā uzņēmuma rīcību pati par sevi neliedz secināt, ka tā iekļaujas vienotā un turpinātā pārkāpumā. Turklāt jāatgādina, ka sensitīvas informācijas – tādas kā apstrīdētā lēmuma 144. un 584. apsvērumā izklāstītā informācija – paziņošana novērš neskaidrību attiecībā uz konkurenta uzvedību nākotnē un tādējādi tieši vai netieši ietekmē informācijas adresāta stratēģiju (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2011. gada 24. marts, *Comap* /Komisija, T-377/06, EU:T:2011:108, 70. punkts un tajā minētā judikatūra). Turklāt jānorāda, ka tad, ja uzņēmums saņem šādu informāciju un publiski nenorobežojas no aplūkojamās iniciatīvas vai par to nepaziņo administratīvajām iestādēm, tas veicina pārkāpuma turpināšanos un kavē tā atklāšanu (spriedums, 2013. gada 17. maijs, *Trelleborg Industrie* un *Trelleborg*/Komisija, T-147/09 un T-148/09, EU:T:2013:259, 68. punkts).

364 Otrkārt, uz aplūkojamo elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņu neattiecas ne 1996. gada atbrīvojums, ne ar Regulu Nr. 3975/87 paredzētais grupu atbrīvojums.

365 Iesākumā jāatgādina, ka, ņemot vērā aizliegtu vienošanos aizlieguma vispārējo principu, kas noteikts LESD 101. panta 1. punktā, tādas tiesību normas, kurām ir atkāpes raksturs, kā tās, kas minētas 1996. gada atbrīvojumā vai Regulā Nr. 3975/87, nevar interpretēt plaši un nevar interpretēt tādējādi, ka tiesību aktu, kuros tās ietvertas, sekas attiecina plašāk, nekā nepieciešams to interešu aizsardzībai, ko ar tām tiecas nodrošināt (šajā nozīmē skat. spriedumu, 1993. gada 22. aprīlis, *Peugeot*/Komisija, T-9/92, EU:T:1993:38, 37. punkts).

366 Vispirms attiecībā uz 1996. gada atbrīvojuma piemērošanu jānorāda, ka prasītājas nav paskaidrojušas, kādā veidā mēģinājums saskaņot DP starp sešiem pārvadātājiem, par ko liecina aplūkojamā elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņa, iekļāvās aliansē, uz kuru attiecās 1996. gada atbrīvojums, un tās mērķī izveidot globāla līmeņa integrētu transporta sistēmu starp prasītājām un *Lufthansa* (skat. šā sprieduma 332. punktu). Šajā ziņā apgalvojums, ka *Star Cargo* alianse esot tikai alianses, uz kuru attiecas 1996. gada atbrīvojums, paplašinājums, pat ja tas tiktu apstiprināts, nevarētu likt attiecināt uz *Star Cargo* aliansi 1996. gada atbrīvojumu, pretējā gadījumā tiktu panākta minētā atbrīvojuma plaša interpretācija, kas būtu pretrunā iepriekšējā punktā atgādinātajai judikatūrai.

367 Attiecībā uz pakārtoti izvirzīto argumentu, ka Komisijas lēmumu pieņemšanas prakse attiecībā uz aliansēm, kas noslēgtas starp prasītājās un *Lufthansa*, kā arī starp šīm pēdējām un citu pārvadātāju, pierādot, ka Komisija tolaik uzskatīja, ka pārējie aplūkojamās elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņas dalībnieki ārpus EEZ nebija ne faktiski, ne potenciāli konkurenti EEZ iekšējos maršrutos, jānorāda, ka strīdīgās aizliegtās vienošanās un starp pārvadātājiem valdošo konkurences attiecību globālās dimensijas apstrīdēšana jau tika vērtēta un noraidīta, vērtējot šā pamata pirmās daļas pirmo iebildumu (skat. šā sprieduma 279.–293. punktu).

368 Ja pieņem, ka, atsaucoties uz Komisijas lēmumu pieņemšanas praksi, kas uz tām attiecas, prasītājas vēlas atsaukties uz tiesiskās paļāvības aizsardzības principu, tām bija pienākums pierādīt, ka tām tika sniegts precīzs, beznosacījumu un saskaņots apliecinājums no kompetentiem un uzticamiem avotiem, kas varēja prasītājām radīt pamatotas cerības (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2019. gada 5. marts, *Eesti Pagar*, C-349/17, EU:C:2019:172, 97. punkts). Tas, ka Komisija nepieņēma individuālu lēmumu piemērot atbrīvojumu pēc tam, kad bija uzsākta procedūra, pamatojoties uz Regulu Nr. 3975/87, attiecībā uz aliansi starp prasītājām, *Lufthansa* un vēl kādu pārvadātāju, nav uzskatāms – pretēji tam, ko liek saprast prasītājas, – par stingras un galīgas nostājas formulēšanu jautājumā par LESD 101. panta 1. punkta nepiemērojamību saistībā ar minētās alianses ietekmi uz EEZ iekšējiem maršrutiem, ne arī *a fortiori* par konkurences attiecību neesamību starp prasītājām un *Lufthansa*, no vienas puses, un aplūkojamo pārvadātāju, no otras puses. Turklāt katrā ziņā, ciktāl vairāki *Star Cargo* alianses dalībnieki nepiedalījās aliansē starp prasītājām, *Lufthansa* un aplūkojamo pārvadātāju, ir jāuzskata, ka Komisijai saistībā ar uzsākto procedūru, pamatojoties uz Regulu Nr. 3975/87, nebija jāizsakās par faktiskajiem elementiem, kas bija aplūkojamās elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņas priekšmets.

369 Turpinot – attiecībā uz grupu atbrīvojuma, kas paredzēts ar Regulu Nr. 3975/87, piemērošanu prasītājas apgalvo, ka uz aplūkojamo elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņu attiecoties i) apakšpunkts pielikumā, kas minēts Regulas Nr. 3975/87 2. panta 1. punktā, ciktāl esot jautājums tikai par "cenas struktūru".

370 Regulas Nr. 3975/87 2. panta 1. punkta formulējums ir šāds:

"Aizliegums, ko noteicis [LESD] [101.] panta 1. punkts, neattiecas uz tiem nolīgumiem, lēmumiem un saskaņotām darbībām, kas uzskaitīti pielikumā, ja to vienīgais mērķis un nolūks ir panākt tehniskus uzlabojumus vai sadarbību. Šis saraksts nav pilnīgs."

371 Šajā pantā minētā pielikuma i) punkta formulējums savukārt ir šāds:

"Vienotu noteikumu izstrāde vai piemērošana attiecībā uz struktūru un nosacījumiem, kas reglamentē transporta tarifu piemērošanu, ar noteikumu, ka šie noteikumi tiešā vai netiešā veidā nenosaka pārvadājumu maksu un nosacījumus."

372 No šīm tiesību normām izriet, ka tajās paredzēto atbrīvojumu attiecina uz darbībām, kuru vienīgais mērķis un nolūks ir panākt tehniskus uzlabojumus vai sadarbību. Ar to, ka rīcība ir minēta Regulas Nr. 3975/87 pielikumā, līdz ar to nepietiek, lai atkāptos no aizliegtu vienošanos aizlieguma principa.

373 Šajā gadījumā jānorāda, ka prasītājas nemin nevienu mērķi vai sekas, kas izpaustos kā tehnisku uzlabojumu vai sadarbības panākšana saistībā ar saziņu, kura notika aplūkojamajā elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņā. Tās *a fortiori* nemin nevienu elementu, kas pierādītu, ka ekskluzīvi tiecās sasniegt šādu mērķi vai sekas.

374 Turklāt no šā sprieduma 355. punkta izriet, ka ar 1999. gada 13. decembra elektroniskā pasta vēstuli prasītājas centās noskaidrot pārējo pārvadātāju eventuālo nodomu ieviest DP. No tā izriet – lai arī šī saziņa liecina par vēlmi vienoties ar citiem pārvadātājiem par DP ieviešanu, tā turpretī nav uzskatāma par mēģinājumu noteikt vienveidīgas normas struktūrai un nosacījumiem, kas reglamentē kravu transporta tarifu piemērošanu i) apakšpunkta pielikumā, kas minēts Regulas Nr. 3975/87 2. panta 1. punktā, izpratnē.

375 Ņemot vērā iepriekš minēto, ir jānoraida prasītāju atsaukšanās uz grupu atbrīvojumu, kas paredzēts Regulas Nr. 3975/87 2. panta 1. punktā.

376 Treškārt, nav pierādīts, ka aplūkojamo elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņu varēja pamatot *Star Cargo* alianse.

377 Prasītājas nesniedz sākotnēju pierādījumu tam, ka minētās alianses konkrētā darbība būtu nozīmējusi to, ka tās dalībnieki vienojas par DP. Tās pašas norāda, ka, lai arī tās centās izveidot *Star Cargo* aliansi ar *Lufthansa*, viņu centieni negaidīti izbeidzās 2000. gadā. Lai arī 1999. gada aprīlī starp alianses dalībniekiem tika pieņemta savstarpēja nodoma deklarācija, kā izriet no prasītāju atbildes uz paziņojumu par iebildumiem, prasītājas nesniedz nevienu elementu, kas apliecinātu tādas turpmākas operacionālas īstenošanas sākumu, kas pamatotu aplūkojamo elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņu.

378 Ņemot vērā iepriekš minēto, ir jāuzskata, ka Komisija nav pieļāvusi kļūdu, uzskatot, ka aplūkojamā elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņa palīdzēja pierādīt prasītāju dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā, un nosakot viņu dalības minētajā pārkāpumā sākuma datumu, pamatojoties uz minēto saziņu.

379 Tādēļ šī daļa ir jānoraida.

d) Par ceturto daļu attiecībā uz kļūdām vērtējumā par rīcību saistībā ar "WOW" aliansi

380 Šī daļa attiecas uz kļūdām vērtējumā par rīcību saistībā ar *WOW* aliansi. Šī daļa ir sadalīta trijos iebildumos, no kuriem pirmais attiecas uz kļūdām konstatējumā par saziņas starp *WOW* alianses locekļiem prettiesiskumu, otrais – uz prettiesisku bezdarbību, jo nav vērtēta saziņas *WOW* alianses iekšienē saderība ar LESD 101. pantu, un trešais – uz kļūdām saistībā ar to, ka minētā saziņa tika iekļauta vienotā un turpinātā pārkāpuma apjomā.

1) Par pirmo iebildumu attiecībā uz kļūdām konstatējumā par saziņas starp "WOW" alianses locekļiem prettiesiskumu

381 Prasītājas norāda, ka apstrīdētais lēmums balstās uz 18 saziņas gadījumiem, kuros iesaistīti tikai pārvadātāji no *WOW* alianses; šie saziņas gadījumi izmantoti, lai noteiktu šo pārvadātāju dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā. Prasītājas apgalvo, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 971. apsvērumā kļūdaini secināja, ka šī saziņa *WOW* alianses iekšienē notika, "pārkāpjot alianses likumīgo ietvaru".

382 Rīcība *WOW* alianses ietvaros faktiski esot atbildusi vienošanās vispārējam mērķim, kā tas aprakstīts apstrīdētā lēmuma 928.–931. apsvērumā; šis mērķis alianses locekļiem esot bijis izveidot integrētu kravu pārvadājumu sistēmu, tostarp radot integrētu [pakalpojumu] tīklu, integrējot tirdzniecību un dalot izmaksas un ieņēmumus. Prasītājas tādējādi uzskata, ka Komisija nav pienācīgi novērtējusi sadarbības ieviešanu *WOW* alianses ietvaros, bet ir pārvērtējusi saziņas par piemaksu jautājumu tvērumu.

383 Prasītājas arī izsaka nožēlu par to, ka nav tikušas uzklausītas attiecībā uz noteiktiem faktiem un Komisijas secinājumiem par alianses ieviešanas apmēru un par piemaksu saskaņošanas tās ietvaros tvērumu.

384 Visbeidzot Komisija esot kļūdaini balstījusies uz apstrīdētā lēmuma 950., 956. un 957. apsvērumā minētajiem elementiem, cenšoties parādīt, ka bija zināms *WOW* alianses ietvaros notikušās saziņas prettiesiskais raksturs.

385 Komisija apstrīd prasītāju argumentus.

i) Par tiesību uz aizstāvību pārkāpumu

386 Iesākumā jāpārbauda prasītāju atsaukšanās uz viņu tiesību uz aizstāvību pārkāpumu, ciktāl, pirmām kārtām, Komisijas secinājumi par *WOW* alianses ieviešanas apmēru un par saziņas attiecībā uz piemaksām apmēru *WOW* alianses ietvaros nebija minēti paziņojumā par iebildumiem un, otrām kārtām, šo secinājumu atbalstam tika izmantoti daži citi elementi, nevis pirmajā pamatā minētie, iepriekš to nepaziņojot prasītājām.

387 Attiecībā uz pirmo Komisijai izteikto pārmetumu par atšķirībām paziņojuma par iebildumiem saturā un apstrīdētā lēmuma saturā jāatgādina – kā jau tika norādīts šā sprieduma 136. punktā, lai tiktu ievērotas tiesības uz aizstāvību, tostarp paziņojumā par iebildumiem ir jābūt ietvertiem visiem norādītajiem būtiskajiem faktiem par attiecīgo uzņēmumu, tādiem kā pārmestie fakti, to kvalificēšana un pierādījumi, uz kuriem pamatojas Komisija.

388 Tomēr, kā izriet no šā sprieduma 138. punkta, paziņojumā par iebildumiem ietvertajiem faktu un tiesību vērtējumiem ir tikai pagaidu raksturs un Komisijai nav pienākuma tos saglabāt.

389 Šajā gadījumā jānorāda, ka paziņojuma par iebildumiem 1321. punktā bija minēts saziņas gadījumu kopums, kas apliecina prasītāju dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā. Paziņojuma par iebildumiem 1325. un 1327. punktā bija precizēts, ka pierādījumi par prasītāju dalību vienotā un turpinātā pārkāpuma daļās, kas saistītas ar DP un DRP, attiecās it īpaši uz dažām sanāksmēm un sarunām, kas bija notikušas *WOW* alianses iekšienē. Turklāt prasītājas neapstrīd, ka strīdīgās aizliegtās vienošanās mērķis, kāds bija apsūdzētajiem pārvadātājiem, proti, saskaņot savu rīcību cenu noteikšanas jomā attiecībā uz kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu visā pasaulē, izmantojot it īpaši DP un DRP, jau bija norādīts paziņojumā par iebildumiem. No tā izriet, ka saziņas *WOW* alianses iekšienē par piemaksu jautājumu tvērums izrietēja gan no minētā paziņojuma satura un – pretēji tam, ko apgalvo prasītājas, – nebalstījās uz jaunu apgalvojumu, kas būtu pirmo reizi parādījies apstrīdētajā lēmumā.

390 Savukārt attiecībā uz apstrīdētajā lēmumā izklāstītajiem apsvērumiem par *WOW* alianses īstenošanas apmēru, protams, nav strīda par to, ka tie nebija minēti paziņojumā par iebildumiem. Tomēr ir jākonstatē, ka minēto apsvērumu mērķis ir veikt analīzi un atbildēt uz detalizētiem argumentiem, kurus it īpaši bija izteikušas prasītājas atbildēs uz paziņojumu par iebildumiem un kuri bija vērsti uz to, lai attaisnotu saziņu *WOW* alianses iekšienē, ņemot vērā leģitīmos mērķus, kurus ar šo aliansi tiecās sasniegt. Tā rīkojoties, Komisija nepapildina prasītājām pārmestos faktus, bet tikai izsakās par faktiem, kurus savās atbildēs minējušas prasītājas un citi pārvadātāji, paziņojuma par iebildumiem adresāti un *WOW* alianses locekļi. Visbeidzot Komisijas veiktais tiesību vērtējums, kura rezultātā tā apstrīdētā lēmuma 971. apsvērumā secina, ka ar *WOW* aliansi nevar attaisnot piemaksu saskaņošanu tās iekšienē, jau bija minēts paziņojuma par iebildumiem 1446. punktā – tiesa gan, kopsavilkuma veidā, tomēr juridiski pietiekami.

391 Attiecībā uz otro Komisijai izteikto pārmetumu par to, ka administratīvajā procesā netika izpausti apsūdzošie pierādījumi, kas minēti apstrīdētā lēmuma 933. un 949. apsvērumā, ir jāpiemēro šā sprieduma 90.–96. punktā izklāstītie principi par tiesību piekļūt lietas materiāliem tvērumu.

392 Tādējādi prasītājas apgalvo, ka par neizpaustu apsūdzošu pierādījumu ir uzskatāms *Lufthansa* paziņojums, kurš ietverts atbildē uz paziņojumu par iebildumiem un atkārtots apstrīdētā lēmuma 933. apsvērumā un saskaņā ar kuru "[*WOW*] alianse šobrīd nedarbojas un vairs nav iespējams atsaukties uz faktu, ka tā izmanto maršrutu tīklu". Šajā ziņā jānorāda, ka šis paziņojums, pirmām kārtām, ir atkārtots punktā ar nosaukumu "Analīze par *WOW* aliansi: alianses nolīguma īstenošana" un, otrām kārtām, ir minēts ar mērķi apstiprināt konstatējumu, ka *WOW* alianse tika īstenota tikai ierobežotā apjomā. Tādējādi tas apstiprina Komisijas tēzi, ka ar *WOW* aliansi, ņemot vērā tās ierobežoto īstenošanu, nevarēja attaisnot tās iekšienē notikušo piemaksu saskaņošanu. Protams, turpmākos apstrīdētā lēmuma apsvērumos nav tiešas atsauces uz šo paziņojumu. Tomēr šā paziņojuma saturs, tāpat kā veids, kādā tas iekļaujas apstrīdētā lēmuma struktūrā, liek secināt, ka ir runa par apsūdzošu pierādījumu. Tomēr administratīvā procesa laikā šis paziņojums netika izpausts. Līdz ar to tas nav ņemams vērā, pārbaudot pamatotību Komisijas secinājumiem, kuri apstrīdēti šajā iebildumā, lai atbilstoši šā sprieduma 96. punktā atgādinātajai judikatūrai noskaidrotu, vai rezultāts, pie kura tā nonāca apstrīdētajā lēmumā, varētu būt atšķirīgs, ja šis paziņojums būtu noraidīts kā apsūdzošs pierādījums (skat. šā sprieduma 416. un 432. punktu).

393 Prasītājas arī apgalvo, ka par apsūdzošu pierādījumu, kas nav uz tām attiecināms, ir uzskatāms izvilkums no 2005. gada 4. jūlija lēmuma lietā COMP/M.3770 – *Lufthansa*/*Swiss*, kurš minēts apstrīdētā lēmuma 949. apsvērumā. Lai noraidītu šo apgalvojumu, pietiek norādīt, ka šo izvilkumu pašas prasītājas min savās atbildēs uz paziņojumu par iebildumiem un ka iebildums par to, ka Komisija tām neesot izpaudusi dokumentus, kas bija pamatā šajā izvilkumā ietvertajam apgalvojumam, jau tika noraidīts, vērtējot pirmo pamatu, šā sprieduma 119. punktā.

ii) Par "WOW" alianses un tās faktiskās īstenošanas apmēru

394 Ar šo iebildumu prasītājas vispirms tiecas apšaubīt apstrīdētā lēmuma 947.–952. apsvērumā minētos Komisijas secinājumus, ka ar *WOW* alianses apmēru un tās faktiskajiem īstenošanas apstākļiem nevar attaisnot tādu cenu noteikšanas saskaņošanu, it īpaši attiecībā uz piemaksām, kā tā, kas tika īstenota saistībā ar strīdīgo aizliegto vienošanos.

395 Prasītājas pārmet Komisijai, ka tā apstrīdētajā lēmumā nav pienācīgi novērtējusi *WOW* alianses īstenošanu, sagrozot vai neņemot vērā dažus faktiskos elementus. Partneru tīklu integrēšana tādējādi izrietot no noslēgtajiem nolīgumiem par kopīgām kravu pārvadājumu lidmašīnām un kopīgas jaudas izmantošanu. Apstrīdētā lēmuma 941. apsvērumā minēto Komisijas apgalvojumu, ka dalībnieki neesot pierādījuši, ka informācijas tehnoloģiju sistēmu integrēšanas projektā būtu veikti īstenošanas pasākumi, atspēkojot it īpaši šā lēmuma 934. apsvērumā minētā atsauce uz kopīgu uzraudzības sistēmu tiešsaistē. Komisija turklāt esot sagrozījusi prasītāju minēto, apgalvojot, ka kraušanas funkciju integrēšana notikusi vien ierobežotā apjomā un ka sadarbība saistībā ar kopīgu preču zīmi bijusi fragmentāra. Visbeidzot Komisija apstrīdētajā lēmumā neesot atspēkojusi nepieciešamību saskaņot produktus, ko piedāvāja *WOW* alianses locekļi, un neesot ņēmusi vērā vairākas iniciatīvas, kas bija vērstas uz to, lai integrētu pārdošanu.

396 Šajā gadījumā apstrīdētā lēmuma 947.–952. apsvērumā Komisija secināja, ka neviena no iniciatīvām, kas it kā bija veiktas saistībā ar *WOW* aliansi, neļāva pamatot vispārējo vienošanos par piemaksām, ar pamatojumu, ka sadarbība minētajā aliansē palika ierobežota, nesasniedza integrētas pārdošanas un cenu noteikšanas politikas līmeni, bet būtībā ierobežoti attiecās uz mērķētiem projektiem saistībā ar noteiktiem maršrutiem, noteiktiem klientiem vai noteiktām precēm. Izdarot šo secinājumu, Komisija balstījās uz to dokumentu un paziņojumu analīzi, kurus administratīvajā procesā sniedza apsūdzētie pārvadātāji, aplūkojamās alianses locekļi. Tā arī apstrīdētā lēmuma 951. un 952. apsvērumā atsaucās uz vairākiem lietas materiāliem, kuri pierādot, ka *WOW* alianses locekļi piemaksu jomā īstenoja individuālas politikas, no kurām nebija gatavi atteikties alianses vajadzību dēļ.

397 Šajā daļā prasītāju izvirzītie elementi neļauj atspēkot pamatotību secinājumiem, pie kuriem Komisija ir nonākusi.

398 Vispirms jākonstatē, ka prasītājas neatsaucas uz vispārēju, integrētu cenu noteikšanas politiku, kas pastāvētu *WOW* aliansē. Turpinot – tās nav pierādījušas, ka piemēri par tirdzniecības integrēšanu, kurus tās min savos procesuālajos rakstos, piemēram, kopīgu tirdzniecības pārstāvju esamība dažās valstīs vai piezīme par prasītāju tarifu piedāvājumiem attiecībā uz galamērķiem, kurus attiecīgā gadījumā apkalpo citi *WOW* alianses locekļi, noteikti nozīmē, ka pastāvēja vispārēja tarifu vai piemaksu saskaņošana. Tas attiecas arī uz apstrīdētā lēmuma 938.–940. apsvērumā minēto saskaņoto produktu laišanu tirgū *WOW* aliansē. Attiecīgā saskaņošana attiecās uz pakalpojuma sniegšanas nosacījumiem un it īpaši uz piedāvātajām garantijām, tomēr nav pierādīts, ka tā attiecās uz minēto produktu cenu noteikšanu. Savukārt par apstrīdētā lēmuma 946. apsvērumā minētajiem pieņēmumiem par cenu saskaņošanu *WOW* aliansē jāteic – tie

attiecās uz konkrētām iniciatīvām, piemēram, uz to, ka prasītājas un *SAC* noteiktā maršrutā kopīgi izmantoja vienu kravas lidmašīnu, vai uz atsevišķu kopīgu piedāvājumu sniegšanu noteiktiem klientiem, it īpaši ekspeditoriem. Līdz ar to tās nevar pamatot vispārējas saskaņošanas īstenošanu attiecībā uz piemaksām.

399 Tā kā nav pierādījumu par integrētu pārdošanas un cenu noteikšanas politiku, kas pārsniegtu dažus īpašus iesaistīšanās gadījumus, pārējie prasītāju izvirzītie elementi, kuri ir vērsti uz to, lai apstrīdētu Komisijas analīzi par preču zīmes veicināšanas centieniem, kopīgas kraušanas ieviešanu un integrēto informācijas tehnoloģiju sistēmu, paši par sevi nevar pamatot piemaksu vispārēju saskaņošanu.

400 Visbeidzot pretēji tam, ko turklāt apgalvo prasītājas šajā iebildumā, elementi, uz kuriem ir atsauces it īpaši apstrīdētā lēmuma 956. un 957. apsvērumā, atklāj, ka *WOW* alianses partneriem aplūkojamās saziņas saderība ar konkurences noteikumiem nešķita pašsaprotama.

iii) Par saziņas "WOW" aliansē tvērumu

401 Prasītājas apstrīd tvērumu, ko Komisija ir attiecinājusi uz saziņu *WOW* aliansē, norādot, ka šī saziņa attiecās uz īpašām un vietējām iniciatīvām, kurām pašām par sevi nebija saiknes ar vienoto un turpināto pārkāpumu.

402 Prasītājas tādējādi apstrīd tvērumu, ko Komisija apstrīdētajā lēmumā ir attiecinājusi uz 18 saziņas gadījumiem starp *WOW* alianses locekļiem; uz šiem saziņas gadījumiem ir atsauce 401., 434., 484., 488., 490., 494., 496., 497., 512., 517., 531., 546., 596. un 628.–632. apsvērumā. Neviens no tiem neattiecoties uz piemaksu vispārēju saskaņošanu. Ir jāvērtē prasītāju apgalvojums attiecībā uz katru no minētās saziņas kategorijām.

403 Pirmkārt, saziņa, kas minēta apstrīdētā lēmuma 596. apsvērumā, attiecas uz *SAC* paziņojumu, kurš adresēts *Lufthansa* un prasītājām, kurš datēts ar 2001. gada 1. oktobri un kurā *SAC* norāda, ka ieviesīs DRP no 2001. gada 8. oktobra. Prasītājas apgalvo, ka šī saziņa iekļaujas kontekstā, kas skar ASV un ir saistīts ar eksprespakalpojumu, kuri saskaņoti atbilstoši *WOW* firmas zīmei, ieviešanu dažas dienas iepriekš. Tomēr vēl bez tā, ka prasītājas nesniedz nekādus pierādījumus, kas apliecinātu šādu ierobežotu *SAC* paziņojuma tvērumu, jānorāda, ka gaidāmā DRP ieviešana no *SAC* puses laikā no 2001. gada 28. septembra tika apspriesta vairākos atsevišķos forumos, kuros iesaistīti citi pārvadātāji (skat. apstrīdētā lēmuma 592. un 594. apsvērumu), kas padara prasītāju piedāvāto alternatīvo skaidrojumu vēl mazāk ticamu.

404 Otrkārt, attiecībā uz saziņu, kas minēta apstrīdētā lēmuma 401., 434, 484., 494., 497., 512. un 546. apsvērumā, prasītājas būtībā apgalvo, ka tā bija saistīta ar saziņu, kas bija raksturīga "Skandināvijai", starp *WOW* alianses dalībniekiem attiecībā uz veidu, kā DP konvertējama vietējā valūtā, un to pamatojusi kopēju kravas lidmašīnu, pirmām kārtām, ar *Lufthansa* un *Japan Airlines* un, otrām kārtām, ar *SAC* izmantošana. Jānorāda, ka prasītājas nesniedz nevienu elementu šīs tēzes atbalstam, savukārt apstrīdētajā lēmumā sniegtie elementi, ja nepastāv pretēji elementi un ņemot vērā piemaksu vispārējo piemērojamību (skat. šā sprieduma 279.–288. un 445. punktu), ir interpretējami kā tādi, kas attiecas uz *Lufthansa* nodomu īstenot vispārēju DP piemērošanu neatkarīgi no jebkāda alianses *WOW* īpašā projekta.

405 Treškārt, attiecībā uz apstrīdētā lēmuma 488. apsvērumā minēto paziņojumu prasītājas atsaucas uz Japānas regulējuma kontekstu, lai izslēgtu, ka šis paziņojums iekļaujas vienotā un turpinātā pārkāpuma mērķos. Šis arguments ir vērtēts turpmāk šajā spriedumā saistībā ar šā pamata sestās daļas otro iebildumu.

406 Ceturtkārt, attiecībā uz apstrīdētā lēmuma 490. un 496. apsvērumā minētajām elektroniskā pasta vēstulēm no prasītāju pārstāvja Savienotajās Valstīs, kurās ir minēta DP saskaņošana, kas norisinājās starp *WOW* alianses dalībniekiem šajā valstī, ir norādīts, ka tās ir skaidrojamas ar minētās atbildīgās personas ieguldītajām pūlēm alianses Savienotajās Valstīs stiprināšanā, kā arī ar nolīgumiem par jaudas rezervēšanu starp šīs alianses dalībniekiem. Pietiek konstatēt, ka ar saviem argumentiem prasītājas neapstrīd aplūkojamajās elektroniskā pasta vēstulēs minēto DP saskaņošanas tvērumu un nepierāda, ka tas attiektos tikai uz nolīgumiem par jaudas rezervēšanu, kas noslēgti starp alianses dalībniekiem.

407 Piektkārt, attiecībā uz 2005. gada 3. oktobra elektroniskā pasta vēstuli, kas minēta apstrīdētā lēmuma 517. apsvērumā, prasītājas apgalvo, ka tā attiecās uz kopīga piedāvājuma izstrādes nosacījumiem ekspeditoram un līdz ar to acīmredzami nebija nesaistīta ar *WOW* alianses īstenošanu. Komisija apstrīd šo prasītāju interpretāciju un uzskata, ka aplūkojamajā elektroniskā pasta vēstulē daļēji ir iztirzāta *WOW* alianses dalībnieku vispārējā pieeja piemaksu jomā neatkarīgi no aplūkojamā kopīgā piedāvājuma. Turklāt tā balstās uz saziņā lietoto izteikumu, ka "šis [piemaksu] jautājums tika "īsi" skatīts pēdējā [vispārējās tirdzniecības padomes] sanāksmē, bet nekāds ieraksts netika izdarīts (pretmonopola!) sanāksmes protokolā".

408 No šīs elektroniskā pasta vēstules izriet, ka tās mērķis, kā to pamatoti uzsver prasītājas, bija sagatavot tikšanos ar ekspeditoru, uz kuru attiecās kopīgais piedāvājums; šī tikšanās bija paredzēta pēc desmit dienām. Šajā elektroniskā pasta vēstulē šajā kontekstā ir ziņots par sarunām, kas notikušas vispārējās tirdzniecības padomes, kurā darbojās *WOW* alianses dalībnieku priekšsēdētāju vietnieki, līmenī:

"Tika minēts, ka *WOW* [alianse] izmantos [*Lufthansa*] modeli "neitrālajos" tirgos, ASV, Eiropā. Tāpat citos tirgos var tikt piemēroti noteikti vietējie nolīgumi, piemēram, Japānā (valsts iestāžu dalība) vai Āzijas tirgos, kur konkurenti izmanto atšķirīgus modeļus."

409 Elektroniskā pasta vēstules autors piebilst:

"Savos dokumentos atradu pilnvaru līgumu, kas izsniegts *Exel* sarunām pagājušajā gadā (kopija pielikumā), kurā visi pārvadātāji piekrita izmantot [*Lufthansa*] modeli attiecībā uz piemaksām. Vai mēs varam izmantot to pašu formulējumu lietā *CAT*/*DHL*?????????? Vai mēs varētu to jautāt [vispārējai tirdzniecības padomei], lai gūtu ātru atbildi?"

410 Ja šis pēdējais fragments patiešām ir saistīts ar aplūkojamā kopīgā piedāvājuma izstrādi, tad fragments, kas atkārtots šā sprieduma 408. punktā, ņemot vērā kontekstu, kurā tas iekļaujas, arī varētu attiekties uz minētā piedāvājuma izstrādi – pretēji tam, ko apgalvo Komisija. Šajā ziņā atsauci uz "vietējiem nolīgumiem" var interpretēt kā īpašu nolīgumu piemērošanu klientam ekspeditoram no noteiktām lidostām, un šī interpretācija ir vēl jo ticamāka tādēļ, ka elektroniskā pasta vēstules mērķis bija noteikt nosacījumus kopīgajam piedāvājumam, ko *WOW* aliansei vajadzēja izdarīt šim klientam. Protams, ka norāde, kas izteikta ar izsaukuma zīmi "(pretmonopola!)", uz risku, ka vispārējās tirdzniecības padomes līmenī notikusī apspriede varētu

būt aizliegta konkurences tiesībās, ir norāde pretējā virzienā. Tomēr ar šo norādi vien nepietiek, lai atņemtu ticamību prasītāju piedāvātajai interpretācijai, kuras pamatā ir nevis nepierādītas norādes, bet pats aplūkojamās elektroniskā pasta vēstules saturs.

411 Tāpēc ir jāuzskata, ka 2005. gada 3. oktobra elektroniskā pasta vēstule, kas minēta apstrīdētā lēmuma 517. apsvērumā, ir ekskluzīvi saistīta ar mērķi izstrādāt kopīgu *WOW* alianses piedāvājumu iespējamam klientam un līdz ar to nevar palīdzēt pierādīt prasītāju dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā.

412 Sestkārt, attiecībā uz apstrīdētā lēmuma 531. un 628.–632. apsvērumā minēto saziņu prasītājas apgalvo, pirmām kārtām, ka to pamatā bija ar *SAC* kopējas kravas lidmašīnas izmantošanas plāns maršrutā Kopenhāgena-Čikāga un, otrām kārtām, ka saskaņošana attiecās tikai uz DRP piemērošanu maršrutiem no Dānijas.

413 Šajā ziņā iesākumā attiecībā uz saskaņošanas, kas īstenota saistībā ar iepriekš minēto saziņu, apjomu jānorāda, ka minētā saziņa neaprobežojās ar DRP saskaņošanu, jo apstrīdētā lēmuma 531. apsvērumā minētajā saziņā ir plašāk skarts jautājums par piemaksām. Turpinot – attiecībā uz saziņu par DRP it īpaši no apstrīdētā lēmuma 630. apsvēruma izriet, ka pretēji tam, ko norāda prasītājas, aplūkojamās saziņas apjoms neaprobežojās ar maršrutiem no Dānijas, bet attiecās plašāk uz DRP noteikšanu Eiropā saskaņotā līmenī. To apstiprina minētajā apsvērumā aprakstītas iekšējas elektroniskā pasta vēstules vispārējais saturs: "mūsu *WOW* sanāksmes attiecībā uz Eiropu laikā mēs bijām vienojušies, ka noteiksim piemaksas. Saprotu, ka tas nav tik vienkārši, kā mēs bijām domājuši vai cerējuši"; "ja katrs dodas savā virzienā, būs vajadzīgas vien pāris dienas, lai mēs nonāktu pie sliktākās tirgus situācijas"; "mums *WOW* iekšienē ir jānolemj, vai mēs vēlamies turpināt kā iepriekš, vai arī mēs dodam priekšroku sadalīšanai kā *KL*[*M*]/*AF* gadījumā". Tāpat apstrīdētā lēmuma 632. apsvērumā minētā prasītāju iekšējā elektroniskā pasta vēstulē ir norādīts, ka "tie bijām mēs, *WOW*, proti, [*Lufthansa*] + [prasītājas], kas visu laiku esam cīnījušies ar [*SAC*], lai tā palielina savu DRP no 0,10 līdz 0,13…". Tomēr līmenis 0,10 un 0,13 neatbilst līmeņiem, kurus Dānijā izmanto *SAC*, kā tas izriet no prasītāju pielikumā A.57 iesniegtajiem elementiem.

414 No tā izriet, ka ir jānoraida prasītāju apgalvojums par apstrīdētā lēmuma 531. un 628.–632. apsvērumā minētajos dokumentos īstenotās saskaņošanas šauro tvērumu. Līdz ar to aplūkojamā saziņa pamatoti bija uzskatīta par tādu, kas palīdz pierādīt prasītāju dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā, un nav nepieciešams izteikties par argumentu, kas ir kļuvis neefektīvs, attiecībā uz pamatotību piemaksu šaurāka apjoma saskaņošanai sakarā ar nepieciešamību kopīgi izmantot kravas lidmašīnu.

415 Ņemot vērā visu iepriekš minēto, ir jāsecina, ka 2005. gada 3. oktobra elektroniskā pasta vēstule, kas minēta apstrīdētā lēmuma 517. apsvērumā, ir jāinterpretē kā tāda, kura ir ekskluzīvi saistīta ar mērķi izstrādāt kopīgu *WOW* alianses piedāvājumu iespējamam klientam un līdz ar to nevar palīdzēt pierādīt prasītāju dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā. Tādējādi tā ir jāsvītro no netiešo pierādījumu kopuma, ko prasītājas apstrīd kopumā šā pamata desmitajā daļā.

416 Tāpat no iepriekš minētā izriet – nevar uzskatīt, ka rezultāts, pie kā Komisija nonāca apstrīdētajā lēmumā, varētu būt atšķirīgs, ja būtu noraidīts kā apsūdzošs pierādījums *Lufthansa* paziņojums, kas minēts atbildē uz paziņojumu par iebildumiem un atkārtots 933. apsvērumā, un no kā šā sprieduma 392. punktā tika secināts, ka Komisija kļūdaini liedza prasītājām piekļuvi šim dokumentam. Arī tad, ja šāda paziņojuma nebūtu, Komisija, balstoties uz tās rīcībā esošajiem pierādījumiem, pamatoti secināja, ka *WOW* alianse nevarēja pamatot tās iekšienē veikto piemaksu saskaņošanu, ņemot vērā tās ierobežoto īstenošanu.

2) Par otro iebildumu attiecībā uz to, ka prettiesiski netika vērtēta saziņas "WOW" alianses iekšienē saderība ar LESD 101. pantu

417 Prasītāju ieskatā Komisija ir pieļāvusi kļūdu, iepriekš nevērtējot saziņas *WOW* alianses iekšienē saderību ar LESD 101. pantu. Pirmām kārtām, Komisija diskriminējoši un ar atpakaļejošu spēku esot atkāpusies no analīzes, kuru tā piemēro pārējām aviosabiedrību aliansēm un kurā ir izteikts novērojums par *WOW* alianses dalībnieku pārklāšanos attiecīgajā tirgū. Otrām kārtām, tā neesot ņēmusi vērā prasītāju paziņojumus par LESD 101. panta 3. punkta piemērošanu.

418 Komisija apstrīd prasītāju argumentus.

i) Par aviosabiedrību aliansēm piemērojamas tiesību normas jaunas interpretācijas piemērošanu ar atpakaļejošu spēku un diskriminējoši

419 Jāatgādina, ka sodu tiesiskuma un tiesiskās drošības principus nevar interpretēt tādējādi, ka tie aizliedz pakāpeniski noskaidrot to normu saturu, kurās paredzēta krimināltatbildība, bet tie var liegt ar atpakaļejošu spēku piemērot tās normas jaunu interpretāciju, kura paredz pārkāpumu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2005. gada 28. jūnijs, *Dansk Rørindustri* u.c./Komisija, C-189/02 P, C-202/02 P, no C-205/02 P līdz C-208/02 P un C-213/02 P, EU:C:2005:408, 217. punkts).

420 Par tādu it īpaši jāuzskata gadījums, kad jautājums ir saistīts ar juridisku interpretāciju, kuras rezultātu nebija iespējams saprātīgi paredzēt brīdī, kad tika izdarīts pārkāpums, it īpaši, ņemot vērā interpretāciju, kas tajā laikā par attiecīgo tiesību normu pastāvēja judikatūrā (skat. spriedumu, 2005. gada 28. jūnijs, *Dansk Rørindustri* u.c./Komisija, C-189/02 P, C-202/02 P, no C-205/02 P līdz C-208/02 P un C-213/02 P, EU:C:2005:408, 218. punkts un tajā minētā judikatūra).

421 Šie principi ir piemērojami arī Komisijai, kad tā interpretē LESD 101. un 102. panta normas, lai pieņemtu lēmumu par sodu (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2005. gada 28. jūnijs, *Dansk Rørindustri* u.c./Komisija, C-189/02 P, C-202/02 P, no C-205/02 P līdz C-208/02 P un C-213/02 P, EU:C:2005:408, 222. punkts, un 2014. gada 10. jūlijs, *Telefónica* un *Telefónica de España*/Komisija, C-295/12 P, EU:C:2014:2062, 149. punkts).

422 Šajā gadījumā prasītājas atsaucas uz vairākiem Komisijas lēmumiem, ar kuriem atļauta koncentrācija starp diviem pārvadātājiem, pamatojoties vai nu uz Padomes Regulu (EEK) Nr. 4046/89 (1989. gada 21. decembris) par uzņēmumu koncentrācijas kontroli (OV 1989, L 395, 1. lpp., labojums – OV 1990, L 257, 13. lpp.), vai uz Regulu Nr. 139/2004. Šajā ziņā tās nemin citus gadījumus, kuros LESD 101. pantu varētu piemērot, vērtējot koncentrāciju atbilstoši it īpaši Regulas Nr. 139/2004 2. panta 4. punktam. To darot, tās balstās uz citu materiālo normu, nevis to, kas izriet no LESD 101. panta, piemērošanu, un tādējādi to nevar izmantot kā argumentu, lai pārmestu Komisijai, ka tā ir ar atpakaļejošu spēku piemērojusi jaunu šajā gadījumā piemērojamas tiesību normas interpretāciju.

423 Turpinot – attiecībā uz to, ka prasītājas atsaucas uz lēmumiem par atbrīvojumu attiecībā uz atsevišķām aviosabiedrību aliansēm, kurus Komisija pieņēma saskaņā ar procedūru, kas piemērojama pirms Regulas Nr. 1/2003 stāšanās spēkā, no apstrīdētā lēmuma 922.–925. apsvēruma izriet, ka Komisija nevērtēja to, vai LESD 101. pants nebija piemērojams *WOW* aliansei, bet tikai analizēja, vai šīs alianses iekšienē notikusī saziņa, kas minēta apstrīdētajā

lēmumā, iekļāvās minētās alianses ietvaros vai arī pārsniedza tās paredzētās un faktiski īstenotās sadarbības formas. Līdz ar to tādēļ, ka prasītāju minētajiem lēmumiem nebija tas pats priekšmets, tie nevar atspoguļot atšķirīgu LESD 101. panta interpretāciju nekā apstrīdētajā lēmumā izmantotā.

424 Tāpat prasītājas apgalvo, ka *WOW* alianse saņēma diskriminējošu attieksmi salīdzinājumā ar citām aviosabiedrību aliansēm, ciktāl daļas to dalībnieku atbildība neesot minēta apstrīdētajā lēmumā. Šajā ziņā jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru tas, ka uzņēmums ir situācijā, kas ir līdzīga prasītāja situācijai, bet attiecībā uz kuru Komisija nav konstatējusi pārkāpumu, neļauj noraidīt secinājumu par šī prasītāja dalību pārkāpumā, kurā tas tiek vainots, ja šis pārkāpums ir pietiekami pierādīts, pat ja Savienības tiesai nav pat tikusi nodota izskatīšanai šī cita uzņēmuma situācija (skat. spriedumu, 2015. gada 16. jūnijs, *FSL* u.c./Komisija, T-655/11, EU:T:2015:383, 461. punkts un tajā minētā judikatūra).

ii) Par to, ka netika ņemti vērā prasītāju paziņojumi par LESD 101. panta 3. punkta piemērošanu

425 Kā ir atgādināts Regulas Nr. 1/2003 2. pantā, uzņēmumam vai uzņēmumu apvienībai, kas vēlas izmantot LESD 101. panta 3. punkta priekšrocības, ir pienākums pierādīt, ka minētā punkta nosacījumi ir izpildīti. No minētā izriet, ka personai, kas atsaucas uz LESD 101. panta 3. punktu, ar argumentiem un pārliecinošiem pierādījumiem ir jāpierāda, ka ir izpildīti šie nosacījumi (spriedums, 2012. gada 24. maijs, *MasterCard* u.c./Komisija, T-111/08, EU:T:2012:260, 196. punkts).

426 Komisijai savukārt ir atbilstoši jāpārbauda šie argumenti un pierādījumi, tas ir, jākonstatē, vai ar tiem ir pierādīts, ka ir izpildīti visi LESD 101. panta 3. punkta piemērošanas nosacījumi. Dažos gadījumos šiem argumentiem un pierādījumiem var būt nepieciešams Komisijas paskaidrojums vai pamatojums, pretējā gadījumā var secināt, ka persona, kas atsaucas uz LESD 101. panta 3. punktu, ir izpildījusi savu pierādīšanas pienākumu. Komisijai šādā gadījumā ir jāatspēko šie argumenti un pierādījumi (spriedums, 2012. gada 24. maijs, *MasterCard u.c.*/Komisija, T-111/08, EU:T:2012:260, 197. punkts).

427 Šajā gadījumā prasītājas savās atbildēs uz paziņojumu par iebildumiem norādīja, ka vēlas izmantot LESD 101. panta 3. punkta priekšrocības attiecībā uz *WOW* aliansi. Tomēr, pat pieņemot, ka *WOW* alianse atbilstu minēto normu piemērošanas nosacījumiem, pirmām kārtām, strīdīgās aizliegtās vienošanās apjoms neatbilda *WOW* alianses apjomam un, otrām kārtām, saziņa starp *WOW* alianses locekļiem, kas minēta apstrīdētajā lēmumā, attiecībā uz būtisko pārsniedza minētās alianses īstenošanu. Līdz ar to Komisija nepieļāva kļūdas, nesniedzot paskaidrojumus par elementiem, kurus prasītājas bija izvirzījušas atbilstoši LESD 101. panta 3. punktam, un apstrīdētā lēmuma 1050. apsvērumā tikai secinot, ka starp apsūdzētajiem pārvadātājiem noslēgtie alianses nolīgumi nevar strīdīgo rīcību likt atzīt par leģitīmu.

3) Par trešo iebildumu attiecībā uz kļūdām saistībā ar saziņas "WOW" aliansē iekļaušanu vienotā un turpinātā pārkāpuma apjomā

428 Prasītājas apgalvo, ka viņu saziņa *WOW* aliansē objektīvi nebija daļa no vienotā un turpinātā pārkāpuma un arī nepierādīja, ka prasītājas par to zināja. Prasītājas pamatojas ar vairākām atšķirībām starp saziņu *WOW* aliansē un "pār-alianšu" paziņojumiem vienotajā un turpinātajā pārkāpumā; šīs atšķirības esot saistītas tostarp ar saziņas mērķi, darbiniekiem, kas tajā piedalās, tās hronoloģiju, kompetento iestāžu iesaisti, kā arī ar tās *modus operandi*.

429 Uzreiz jākonstatē – lai noliegtu objektīvas saiknes pastāvēšanu starp saziņu starp *WOW* alianses locekļiem un vienoto un turpināto pārkāpumu, prasītājas balstās uz vairākiem faktoriem, kuru pamatā ir kļūdainā premisa, ka minētā saziņa iekļāvās *WOW* alianses īstenošanā. Tas attiecas uz minēto, kā apgalvots, atšķirīgo mērķi, uz saziņu ar iestādēm par *WOW* alianses izveidi un uz sāncensības neesamību starp minētās alianses locekļiem.

430 Kā izriet no abu pirmo šīs daļas iebildumu vērtējuma, *WOW* aliansē notikušās diskusijas atbilst vairākiem no kritērijiem, kurus Savienības tiesa uzskata par atbilstīgiem, lai novērtētu pārkāpuma vienoto raksturu (skat. šā sprieduma 298. punktu), un ko Komisija ir izmantojusi apstrīdētajā lēmumā, lai kvalificētu strīdīgās darbības par "vienotu, kompleksu un turpinātu pārkāpumu" (skat. šā sprieduma 300. punktu). Tāpat kā pārējās darbības, par kurām Komisija uzskatīja, ka tās iekļaujas vienotajā un turpinātajā pārkāpumā, visas šīs sarunas attiecās uz kravu pārvadājumu pakalpojumiem (vienots pakalpojums). Tāpat tās visas attiecās uz iesaistīto pārvadātāju nākotnes plāniem, pat kopīga rīcības veida pieņemšanu saistībā ar piemaksu ieviešanu vai īstenošanu (pārkāpuma vienots pretkonkurences mērķis un vienots raksturs).

431 Turklāt prasītāju argumentācija nevar atspēkot kopēja plāna esamību. Pirmām kārtām, attiecībā uz to, ka nepastāv to darbinieku identiskums, kuri bija iesaistīti saziņā starp *WOW* alianses locekļiem un pārējos strīdīgās saziņas gadījumos, no vienas puses, iesaistīto fizisko personu identiskums nav nepieciešamais nosacījums vienota pārkāpuma esamībai (skat. šā sprieduma 360. punktu) un, no otras puses, jānorāda, ka abos gadījumos iesaistītie darbinieki bieži bija no centrālās administrācijas – pretēji tam, ko apgalvo prasītājas. Otrām kārtām, vairāki prasītāju minētie apsvērumi, tādi kā *WOW* alianses locekļu saziņas forma – vārdiska vai rakstveida –, pat pieņemot, ka tie apstiprinātos, ņemot vērā to nebūtisko raksturu, nevar atspēkot Komisijas secinājumus par vienota pārkāpuma pastāvēšanu. Trešām kārtām, kā apgalvots, "pamatgrupas" locekļu uztvere par lomu, kāda bija *WOW* aliansē notikušajām sarunām, vēl bez tā, ka šī uztvere nav pierādīta prasītāju procesuālajos rakstos, neliek apšaubīt pierādījuma spēku, kas piemīt dažādajiem saziņas gadījumiem, kuri konstatēti apstrīdētajā lēmumā un kuros bija iesaistīti minētās alianses locekļi, kā arī secinājumus, ko Komisija no tiem izdarīja attiecībā uz pretkonkurences mērķa identiskumu.

432 No tā izriet, ka šis iebildums ir jānoraida un ka tādējādi ir jānoraida ceturtā daļa kopumā; ir atgādināts, ka tas tiks ņemts vērā kopīgajā vērtējumā, kas saistībā ar šā pamata desmito daļu tiks veikts par šā sprieduma 415. punktā izdarītajiem konstatējumiem.

e) Par astoto daļu attiecībā uz kļūdām saistībā ar to, ka vienotajā un turpinātajā pārkāpumā iekļauti dažās valstīs notikuši vietēji un atsevišķi notikumi

433 Prasītājas apgalvo, ka apstrīdētā lēmuma 144., 173., 174., 395., 411., 425., 559. un 584. apsvērumā minētajai saziņai bija vietējs un atsevišķs raksturs un ka tādējādi tā nevar palīdzēt pierādīt prasītāju dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā pasaules mērogā vai to, ka prasītājas zināja par šo pārkāpumu. Tāpat Komisija neesot atspēkojusi viņu sniegtos argumentus un pierādījumus, kas bija vērsti uz to, lai pierādītu, ka nepastāvēja nekāda raksturīga saikne starp šo saziņu un saziņu strīdīgās aizliegtās vienošanās ietvaros.

434 Minētajai saziņai un vienotajam un turpinātajam pārkāpumam neesot bijis tas pats mērķis, tajos esot bijuši iesaistīti atšķirīgi pārvadātāji un atšķirīgi darbinieki, kā arī tie esot atšķirušies laika, vietas un satura ziņā. Minētajai saziņai esot atsevišķs raksturs, tajā esot bijuši iesaistīti vietējie darbinieki Vācijā, Dānijā un Somijā un neapsūdzēti pārvadātāji vai pārvadātāji, uz kuriem šī saziņa nav tikusi attiecināta, un tajā esot bijušas konkrētas sarunas par specifiskiem, vietējiem

jautājumiem. Tas, ka par šo saziņu tika informēts prasītāju galvenais birojs, automātiski nepierādot, ka pastāvēja tāda saskaņošana vai informācijas apmaiņa prasītāju galvenā biroja līmenī, kas pārsniegtu attiecīgo vietēja mēroga jautājumu.

435 Prasītājas arī norāda, ka vairāki no aplūkojamajiem saziņas gadījumiem neesot noveduši ne pie kādas saskaņošanas un neesot ietekmējuši prasītāju rīcību.

436 Prasītājas piebilst, ka aplūkojamā saziņa neļāva to personālam uzzināt par aizliegto vienošanos, ko īstenoja pamatgrupa, un ka Komisija nav pierādījusi, ka iesaistītās fiziskās personas ar savu iesaistīšanos šajā saziņā vēlējās atbalstīt pasaules mēroga aizliegtu vienošanos.

437 Komisija apstrīd prasītāju argumentus.

438 Jānorāda – tāpat kā ar *WOW* aliansi saistītā saziņa, kas tika vērtēta šā pamata ceturtajā daļā, četras saziņas virknes, kuras ir minētas apstrīdētā lēmuma 144., 173., 174., 395., 411., 425., 559. un 584. apsvērumā, atbilst vairākiem no kritērijiem, kurus Savienības tiesa uzskata par atbilstīgiem, lai novērtētu pārkāpuma vienoto raksturu (skat. šā sprieduma 298. punktu), un ko Komisija ir izmantojusi apstrīdētajā lēmumā, lai kvalificētu strīdīgās darbības par "vienotu, kompleksu un turpinātu pārkāpumu" (skat. šā sprieduma 300. punktu).

439 Pirmkārt, tāpat kā pārējās darbības, par kurām Komisija uzskatīja, ka tās iekļaujas vienotajā un turpinātajā pārkāpumā, visas šīs četras saziņas virknes attiecās uz kravu pārvadājumu pakalpojumiem (vienots pakalpojums). Tāpat tās visas attiecās uz iesaistīto pārvadātāju nākotnes plāniem, pat kopīga rīcības veida pieņemšanu saistībā ar piemaksu ieviešanu vai īstenošanu (pārkāpuma vienots pretkonkurences mērķis un vienots raksturs).

440 Pirmām kārtām, iekšējā apmaiņa ar elektroniskā pasta vēstulēm no 2000. gada 5. līdz 11. janvārim, kas aprakstīta apstrīdētā lēmuma 144. apsvērumā, atklāj sarunas starp prasītāju vietējo atbildīgo Somijā un trim citiem apsūdzētajiem pārvadātājiem par DP ieviešanu (skat. arī šā sprieduma 357. punktu). Tādējādi ir norādīts, ka minētajās sarunās *British Airways* vietējais atbildīgais paskaidroja, ka pārvadātājs *British Airways* vēl nebija "izlēmis, vai tiks ieviesta [DP]", savukārt *KLM* vietējais atbildīgais ieteica, ka "mums visiem vajadzētu palikt pie šīs [DP]", bet kāds *Lufthansa* darbinieks apstiprināja, ka *Lufthansa* "pievienosies šai [DP]".

441 Otrām kārtām, arī 2001. gada 22. janvāra "draudzīgā sanāksme", kas aprakstīta apstrīdētā lēmuma 173. un 174. apsvērumā, it īpaši attiecās uz DP ieviešanu. Tādējādi no kādas *Martinair* darbinieces iekšēja memoranda par šo sanāksmi, kā tas rezumēts apstrīdētā lēmuma 174. apsvērumā, izriet, ka "[*Lufthansa*] vajadzēja samazināt DP līmeni 2001. gada 1. februārī, bet [*Cargolux*, *Swiss*, kāds cits pārvadātājs, *KLM* un *British Airways*] saglabāja DP līmeni".

442 Trešām kārtām, apstrīdētā lēmuma 395., 411., 425. un 559. apsvērumā ir aprakstīta saziņa laikā no 2004. līdz 2005. gadam par DP ieviešanu. Vispirms ir runa par 2004. gada 22. septembra elektroniskā pasta vēstuli, ar kuru *Lufthansa* dažādiem pārvadātājiem nodeva ziņu par DP paaugstināšanu (411. apsvērums), turpinot – par *Board of Airlines Representatives in Germany* (Aviosabiedrību pārstāvju padome Vācijā, turpmāk tekstā – "*BARIG*") kravu pārvadājumu komitejas 2004. gada 3. septembra un 2005. gada 17. novembra sanāksmēm, kurās *Lufthansa* vairākiem pārvadātājiem sniedza informāciju par DP (425. un 559. apsvērums), un visbeidzot – par Singapūras *BAR* KPAK 2004. gada 23. jūlija sanāksmi, kurā *SAC* atbildīgais aicināja pārējos

pārvadātājus saistībā ar DP vērtēšanu "nodrošināt noteikta līmeņa sadarbību turpmākajos uzdevumos, ņemot vērā nepieciešamību uzlabot pārredzamību piemaksu jautājumā" (395. apsvērums).

443 Ceturtām kārtām, apstrīdētā lēmuma 584. apsvērumā ir aprakstīta 2001. gada 25. septembra elektroniskā pasta vēstule. No šīs elektroniskā pasta vēstules, kā Komisija to rezumējusi minētajā apsvērumā, izriet, ka *SAC* vietējais darbinieks "Skandināvijā" izpauda prasītājām "plānus, [kādi bija] konkurentiem, kuri visi plāno[ja] ieviest DRP, bet deva priekšroku tam, ka [prasītājas] sper pirmo soli".

444 Otrkārt, attiecībā uz aplūkojamo četru saziņas virkņu vietu, laika plānojumu, saturu un, kā apgalvots, vietējo mērogu un tajās iesaistītajām personām ir jākonstatē, ka prasītājas kļūdās.

445 Ir taisnība, ka atbilstoši tam, ko norāda prasītājas, dažiem no apstrīdētā lēmuma 144., 173., 174., 395., 411., 425., 559. un 584. apsvērumā minētajiem saziņas gadījumiem bija vietējs mērogs un ka daži no tiem nenotika tajā pašā laikā, kad tika paziņoti lēmumi DP un DRP jomā. Tomēr jānorāda, ka šis apstāklis ne tikai nepierāda, ka minētā saziņa neiekļāvās vienotajā un turpinātajā pārkāpumā, bet gan ir tikai sekas strīdīgās aizliegtās vienošanās īstenošanas kārtībai. Kā izriet no apstrīdētā lēmuma 889. apsvēruma, piemaksas bija vispārpiemērojami pasākumi, kuri neattiecās konkrēti uz vienu maršrutu, bet kuru mērķis bija tikt piemērotiem visiem maršrutiem globālā līmenī. Tāpēc, kā Komisija paskaidroja šā lēmuma 1323. zemsvītras piezīmē un 876. un 1046. apsvērumā, lēmumus par piemaksām parasti pieņēma katra pārvadātāja galvenā biroja līmenī to globālās piemērošanas dēļ, bet īstenoja vietējā līmenī – to darīja vietējais personāls, un šī īstenošana varēja atšķirties, ņemot vērā it īpaši vietējos tirgus apstākļus un tiesisko regulējumu.

446 Pirmām kārtām, jākonstatē – kā būtībā atzīst prasītājas, apstrīdētā lēmuma 144. apsvērumā minētā iekšējā elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņa notika nākamajā mēnesī pēc 1999. gada 13. un 14. decembra elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņas starp *Star Cargo* alianses pārvadātājiem (skat. šā sprieduma 360. punktu), tā sekoja tūlīt pēc paziņojuma par DP ieviešanu un attiecās uz atbildi, kas bija jāsniedz saistībā ar pretestību, kādu šis paziņojums izraisīja Somijas ekspeditoru asociācijā. Turklāt šo elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņu iesāka prasītāju galvenais birojs. Jākonstatē, ka tas bija kāds prasītāju galvenā biroja darbinieks, kurš lūdza prasītāju birojam Helsinkos (Somija) panākt "ciešu, neformālu saziņu" ar kādu *Lufthansa* darbinieku par pretestību, ko Somijas ekspeditoru asociācija bija paudusi attiecībā uz DP ieviešanu. Tāpat tas bija galvenais birojs, kurš mudināja prasītāju biroju Helsinkos atbildēt šai asociācijai, "neminot citus pārvadātājus, jo tas varētu radīt problēmas ar pretmonopola uzraudzības iestādēm".

447 Otrām kārtām, jānorāda, ka 2001. gada 22. janvāra "draudzīgā sanāksme un *BARIG* kravu pārvadājumu komitejas 2005. gada 17. novembra sanāksme, kas minētas attiecīgi apstrīdētā lēmuma 173. un 174. apsvērumā un 559. apsvērumā, attiecās vismaz uz DP līmeņa izmaiņu ieviešanu Vācijā, par ko bija nolemts galveno biroju līmenī. No vienas puses, no šā sprieduma 441. punktā aprakstītā *Martinair* iekšējā memoranda, kā tas rezumēts apstrīdētā lēmuma 174. apsvērumā, ir secināms, ka no 2001. gada 22. janvāra "draudzīgās sanāksmes", uz kuru *Lufthansa* pārdošanas direktors Āzijā un Austrālijā bija uzaicinājis vairākus konkurentus, izrietēja, ka "[*Lufthansa*] vajadzēja samazināt DP līmeni 2001. gada 1. februārī, bet [*Cargolux*, *Swiss*, kāds cits pārvadātājs, *KLM* un *British Airways*] saglabāja DP līmeni". No minētā lēmuma 168.–171. un 182. apsvēruma izriet, ka šie samazinājumi, par kuru ieviešanu Vācijā tur bija runa, tika piemēroti arī plašākā mērogā. No otras puses, *BARIG* kravu pārvadājumu komitejas

2005. gada 17. novembra sanāksme it īpaši attiecās uz *Lufthansa* paziņojumu par DP samazinājumu no 2005. gada 28. novembra. No apstrīdētā lēmuma 552.–556. un 562. apsvēruma izriet, ka šis samazinājums arī tika piemērots plašākā mērogā.

448 Trešām kārtām, jānorāda, ka *BARIG* kravu pārvadājumu komitejas 2004. gada 3. septembra sanāksme, kas minēta apstrīdēta lēmuma 425. apsvērumā, attiecās uz vairākiem "aktuāliem jautājumiem", saistībā ar kuriem *Lufthansa* pārējos dalībniekus informēja par jaunumiem, kas uz to attiecās. Viens no šiem jautājumiem bija tostarp DP. Prasības pieteikumā prasītājas precizē, ka runa bija par DP izmaiņām.

449 Apstrīdētā lēmuma 411. apsvērums attiecas uz elektroniskā pasta vēstuli, ar ko *Lufthansa* 19 dienas vēlāk sešpadsmit pārvadātājiem, no kuriem vairāki bija piedalījušies *BARIG* kravu pārvadājumu komitejas sanāksmē, kas aprakstīta šā sprieduma 448. punktā, nodeva ziņu par DP pieaugumu no 2004. gada 4. oktobra. Netiek apstrīdēts, ka šo elektroniskā pasta vēstuli *Lufthansa* atbildīgais par pārdošanu Vācijā nosūtīja saviem vietējiem kolēģiem.

450 Tomēr elementi lietas materiālos tiecas pierādīt, ka šīs elektroniskā pasta vēstules mērogs nebija tikai vietējs. Bija runa vismaz par to, ka ir vietējā līmenī jānodrošina pieaugums, par kuru pieņemts lēmums galveno biroju līmenī. Ne no apstrīdētā lēmuma, ne no prasītāju procesuālajiem rakstiem neizriet, ka nebija plānots šo pieaugumu piemērot arī citās valstīs.

451 Gluži pretēji, no apstrīdētā lēmuma 409. apsvēruma izriet, ka iepriekšējā dienā pirms šīs elektroniskā pasta vēstules nosūtīšanas *CPA* vadītājs Beļģijā iekšējā saziņā nodeva savam galvenajam birojam ziņu par to, ka *Lufthansa* paaugstinās DP, un norādīja, ka tajā pašā dienā notiks "noslēdzošās sarunas "ar nozari", lai apspriestu tās ieviešanu Beļģijā". Tāpat no apstrīdētā lēmuma 414. apsvērumā minētajām *CPA* iekšējām elektroniskā pasta vēstulēm izriet, ka "lielākā daļa kravas lidmašīnu operatoru Briselē [bija] nolēmuši paaugstināt [DP] no 2004. gada 1. oktobra", bet *SAC* pēc tam, kad bija norādījis savu nodomu rīkoties tāpat, no galvenā biroja saņēma atgādinājumu, ka tam "jāizvēlas [2004. gada] 4. oktobris" (skat. šā sprieduma 289. punktu).

452 Turklāt prasītājas prasības pieteikumā norādīja, ka tas pats atbildīgais par pārdošanu Vācijā bija saņēmis paziņojumus par DP, ko tām bija sūtījusi *Lufthansa* laikā no 2003. līdz 2004. gadam, tostarp paziņojumu, kurš aprakstīts apstrīdētā lēmuma 411. apsvērumā.

453 Ceturtām kārtām, jānorāda – kā prasības pieteikumā atzīst prasītājas, apstrīdētā lēmuma 584. apsvērumā minētā elektroniskā pasta vēstule bija adresēta to priekšsēdētājam–ģenerāldirektoram. Tāpat no šā apsvēruma izriet, ka *SAC* vietējais darbinieks, kurš minētajā elektroniskā pasta vēstulē nosūtīja prasītājām informāciju par dažādu pārvadātāju nodomu ieviest DRP, šo informāciju paziņoja arī savam galvenajam birojam.

454 Ir taisnība, ka atšķirībā no saziņas, kas minēta apstrīdētā lēmuma 144., 173., 174., 559. un 584. apsvērumā, šā lēmuma 584. apsvērumā minētā elektroniskā pasta vēstule tika sūtīta pirms lēmuma par DRP pieņemšanas pārvadātāju galveno biroju līmenī. Tomēr tas skaidrojams ar apstākli, ka šī elektroniskā pasta vēstule tika sūtīta, kamēr vēl nebija skaidrs, ka DRP tiks ieviesta.

455 Piektām kārtām, no apstrīdētā lēmuma 372. apsvēruma izriet, ka šā lēmuma 395. apsvērumā minētā Singapūras *BAR* KPAK 2004. gada 23. jūlija sanāksme iekļāvās to sarunu kopumā, kas notika starp pārvadātājiem 2004. gada vasarā gan galveno biroju, gan vietējā līmenī attiecībā uz jaunu robežlīmeņu ieviešanu, degvielas cenu atkārtotu pieaugumu un DP paaugstināšanu. Prasītājas nesniedz nekādus elementus, kas būtu vērsti uz to, lai atspēkotu šo interpretāciju.

456 Tādējādi Komisija pamatoti balstījās uz apstrīdētā lēmuma 144., 173., 174., 395., 411., 425., 559. un 584. apsvērumā minēto saziņu, lai pierādītu prasītāju dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā.

457 Šo secinājumu nevar atspēkot ne ar vienu no prasītāju argumentiem.

458 Pirmkārt, jānorāda, ka prasītājām nav pamata apgalvot, ka Komisijai bija pienākums pierādīt, ka katra no fiziskajām personām, kuras piedalījās aplūkojamajos četros saziņas gadījumos, ar savu iesaistīšanos tajos vēlējās sekmēt strīdīgo aizliegto vienošanos. Tāpat prasītājas nevar apgalvot, ka Komisijai bija pienākums pierādīt, ka šī saziņa bija tāda, kas ļāva iesaistītajām personām uzzināt par "aizliegto vienošanos, ko īstenoja pamatgrupa".

459 Saskaņā ar judikatūru uzņēmums, kas ar savu rīcību ir piedalījies daudzveidīgā konkurences tiesību pārkāpumā [vienotā un saliktā pārkāpumā] atbilstoši LESD 101. panta 1. punktā sniegtajai nolīguma vai saskaņotas prakses ar mērķi, kas ir vērsts pret konkurenci, definīcijai, ja šī rīcība ir vērsta uz pārkāpuma īstenošanu kopumā, var būt atbildīgs arī par citu uzņēmumu rīcību šajā pašā pārkāpumā par to laikposmu, kad tas piedalījās pārkāpumā, ja tiek konstatēts, ka minētais uzņēmums zināja par citu uzņēmumu prettiesisko rīcību vai ka tas varēja to loģiski paredzēt un bija gatavs uzņemties risku (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2012. gada 6. decembris, Komisija/*Verhuizingen Coppens*, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 42. punkts un tajā minētā judikatūra).

460 Tādējādi uzņēmums var būt tiešā veidā piedalījies visās pret konkurenci vērstajās darbībās, kuras veido kopēju, turpinātu pārkāpumu, un šādā gadījumā Komisijai ir tiesības to vainot par visām šīm pret konkurenci vērstajām darbībām un tādējādi – par minēto pārkāpumu kopumā. Uzņēmums var arī būt tieši piedalījies tikai daļā vienoto, turpināto pārkāpumu veidojošo pret konkurenci vērsto darbību, bet tas var zināt par visām pārkāpjošajām darbībām, ko iecerējuši vai īstenojuši pārējie aizliegtās vienošanās dalībnieki to pašu mērķu labā, vai arī tas var saprātīgi tās paredzēt un būt gatavs uzņemties risku. Šādā gadījumā Komisijai arī ir tiesības šo uzņēmumu vainot par visām pret konkurenci vērstajām darbībām, kas veido šo pārkāpumu, un tādējādi – par šo pārkāpumu kopumā (spriedums, 2012. gada 6. decembris, Komisija/*Verhuizingen Coppens*, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 43. punkts).

461 No tā izriet, ka, lai pierādītu dalību vienotā un turpinātā pārkāpumā, ir jābūt izpildītiem trim nosacījumiem, proti, jāpastāv vispārējam plānam, kam ir vienots mērķis, uzņēmumam apzināti jāsniedz ieguldījums šī plāna īstenošanā, un tam jāzina (kas ir pierādīts vai prezumēts) par citu dalībnieku pārkāpjošo rīcību, kurā tas nav tieši piedalījies (spriedums, 2011. gada 16. jūnijs, *Putters International*/Komisija, T-211/08, EU:T:2011:289, 35. punkts; skat. arī spriedumu, 2018. gada 13. jūlijs, *Stührk Delikatessen Import*/Komisija, T-58/14, nav publicēts, EU:T:2018:474, 118. punkts un tajā minētā judikatūra).

462 Turpretī nebija nepieciešams, lai tas attiektos uz katru no iesaistītajām fiziskajām personām.

463 Otrkārt, attiecībā uz apstākli, ka dažiem pārvadātājiem, kas bija iesaistīti apstrīdētā lēmuma 144., 173., 174., 395., 411., 425., 559. un 584. apsvērumā minētajā saziņā, viņu dalība tajā netika pārmesta, jāatgādina – kā izriet no apstrīdētā lēmuma 845. apsvēruma, katram no Komisijas sniegtajiem pierādījumiem nav noteikti jārada stingra pārliecība, ka pārkāpums ir ticis izdarīts. Ir pietiekami, ja netiešo pierādījumu kopums, uz ko iestāde atsaucas, kopumā ņemot un tā, ka pierādījumi var cits citu savstarpēji pastiprināt, atbilst šai prasībai (skat. spriedumu, 2011. gada 16. novembris, *Sachsa Verpackung*/Komisija, T-79/06, nav publicēts, EU:T:2011:674, 60. punkts un tajā minētā judikatūra).

464 Tādējādi Komisija apstrīdētā lēmuma 716. apsvērumā ir pamatoti norādījusi, ka tā "noteikti nepiešķir to pašu nozīmi ne katram apsvērumam [..], ne katram individuālajam pierādījumam, ko tas ietver", un ka "apsvērumi, uz kuriem tā atsaucas, drīzāk ir daļa no visaptveroša pierādījumu kopuma, uz kuru tā balstās, un ir jāvērtē šādā kontekstā".

465 Nav pierādīts, ka Komisijai pret aplūkojamajiem pārvadātājiem bija tāds pats netiešo pierādījumu kopums kā netiešo pierādījumu kopums, kas tai bija pret prasītājām.

466 Treškārt, tādu pašu motīvu dēļ kā šā sprieduma 363. punktā norādītie prasītājas nevar atsaukties uz to, ka apstrīdētā lēmuma 144. un 584. apsvērumā minētajai saziņai nebija ietekmes uz viņu rīcību.

467 Ņemot vērā iepriekš minēto, šī daļa ir jānoraida.

f) Par piekto daļu attiecībā uz kļūdām saistībā ar to, ka vienotajā un turpinātajā pārkāpumā ir iekļauta saziņa attiecībā uz nolīgumiem par jaudas rezervēšanu

468 Prasītājas apgalvo, ka Komisija ir pieļāvusi kļūdu faktos un tiesību kļūdu, secinot, ka apstrīdētā lēmuma 446., 450., 482. un 495. apsvērumā minētās *Lufthansa* kolektīvās elektroniskā pasta vēstules bija daļa no vienota un turpināta pārkāpuma, lai arī tās attiecās uz DP piemērošanu saistībā ar nolīgumiem par jaudas rezervēšanu starp *Lufthansa* un citiem pārvadātājiem.

469 Pirmkārt, prasītāju ieskatā pierādījumus šo nolīgumu esamībai un nosacījumiem ir iespējams rast vienīgi dokumentos, kuriem tām nav piekļuves un attiecībā uz kuriem tās lūdza, lai šie dokumenti tām tiek izsniegti saistībā ar pirmo pamatu, proti, ir runa par *Lufthansa* pieteikumu par iecietības programmas īstenošanu, kā arī citu pārvadātāju atbildēm uz paziņojumu par iebildumiem. Prasītāju interpretāciju turklāt apstiprinot šie trīs elementi. Pirmām kārtām, šīs elektroniskā pasta vēstules laikposmā no 2005. gada marta līdz augustam *Lufthansa* par cenu noteikšanu atbildīgais dienests esot nosūtījis to pārvadātāju "tīkla" dienestiem, kuri no *Lufthansa* iegādājās jaudu. Šo dienestu uzdevums esot pārvaldīt nolīgumus par jaudas rezervēšanu starp pārvadātājiem, un pamatā tie neesot iesaistīti cenu vai piemaksu noteikšanā. Otrām kārtām, ar izteikumu "dārgie partneri" *Lufthansa* esot apzīmējusi šo elektroniskā pasta vēstuļu adresātus. Trešām kārtām, nolīgumu par jaudas rezervēšanu esamība starp *Lufthansa* un minēto elektroniskā pasta vēstuļu adresātiem esot vienīgais ticamais skaidrojums adresātu maiņai no vienas elektroniskā pasta vēstules uz otru.

470 Otrkārt, Komisija neesot pierādījusi, ka *Lufthansa Cargo* elektroniskā pasta vēstules, kas minētas apstrīdētā lēmuma 446., 450., 482. un 495. apsvērumā, ietilpa vienotajā un turpinātajā pārkāpumā.

471 Pirmām kārtām, Komisija neesot izpildījusi savu pierādīšanas pienākumu un neesot pietiekami pamatojusi apstrīdēto lēmumu, ciktāl tā neesot atbildējusi ne uz vienu no prasītāju iesniegtajiem argumentiem un pierādījumiem. Šie argumenti un pierādījumi pierādot, ka nepastāvēja ne cieša saikne, ne mijiedarbība starp šīm elektroniskā pasta vēstulēm un paziņojumiem, kas izdarīti saistībā ar strīdīgo aizliegto vienošanos. Vispirms apstrīdētā lēmuma 446., 450., 482. un 495. apsvērumā minētās *Lufthansa* elektroniskā pasta vēstules katru reizi esot nosūtītas no desmit līdz divpadsmit pārvadātājiem, no kuriem neviens nepiederēja "pamatgrupai" un no kuriem vairāk nekā puse netika uzskatīti par tādiem, kas bijuši strīdīgās aizliegtās vienošanās dalībnieki. Turpinot – darbinieki, kuriem minētās elektroniskā pasta vēstules bija adresētas, bija atbildīgi par līgumu par jaudas rezervēšanu pārvaldīšanu. Prasītāju darbinieks, kuram bija adresētas minētās elektroniskā pasta vēstules, turklāt neesot saņēmis nevienu no pārējām

elektroniskā pasta vēstulēm, kuras Komisija ir pret tām izvirzījusi. Visbeidzot minēto elektroniskā pasta vēstuļu, kurās bija ietverta vienīgi publiski pieejama informācija, nosūtīšana sakrita ar DP iekļaušanu starp pārvadātājiem 2005. gadā noslēgtajos nolīgumos par jaudas rezervēšanu.

472 Otrām kārtām, Komisija neesot paskaidrojusi, kā prasītāju darbinieks, kuram bija adresētas *Lufthansa* elektroniskā pasta vēstules, kas minētas apstrīdētā lēmuma 446., 450., 482. un 495. apsvērumā, tiecās veicināt vienoto un turpināto pārkāpumu, pasīvi saņemot elektroniskā pasta vēstules, kurās ietverti publiski paziņojumi DP jomā, attiecībā uz kuriem pastāvēja leģitīms komerciāls pamatojums.

473 Treškārt, katrā ziņā apstrīdētā lēmuma 446., 450., 482. un 495. apsvērumā minētās *Lufthansa* elektroniskā pasta vēstules neesot varējušas ietekmēt prasītāju rīcību. Prasītājas esot noteikušas savu politiku piemaksu jomā, sadarbojoties ar *Lufthansa* aliansē, uz kuru attiecās atbrīvojums. Šī sadarbība esot īstenota, izmantojot divpusējas elektroniskā pasta vēstules starp abu pārvadātāju galvenajiem birojiem, kuras vienmēr nosūtītas pirms *Lufthansa* kolektīvajām elektroniskā pasta vēstulēm.

474 Komisija apstrīd prasītāju argumentus.

475 Šajā ziņā, pirmkārt, jākonstatē, ka tāpat kā citas darbības, kas iekļaujas vienotajā un turpinātajā pārkāpumā, apstrīdētā lēmuma 446., 450., 482. un 495. apsvērumā minētās elektroniskā pasta vēstules visas attiecās uz kravu pārvadājumu pakalpojumiem (vienots pakalpojums) un tajās bija runa par DP summu un laika grafiku (pārkāpuma vienots pretkonkurences mērķis un vienots raksturs). Visu šo elektroniskā pasta vēstuļu mērķis bija informēt to adresātus par *Lufthansa* nodomu palielināt DP, sākot ar noteiktu datumu nākotnē.

476 Pretēji tam, ko apgalvo prasītājas, nevar uzskatīt, ka bija runa vienīgi par hipotētisku nolīgumu par jaudas rezervēšanu pienācīgas izpildes nodrošināšanu.

477 No apstrīdētā lēmuma 482. apsvēruma izriet, ka aplūkojamā saziņa vismaz daļēji kalpoja strīdīgās aizliegtās vienošanās atbalstam. Minētajā apstrīdētā lēmuma 482. apsvērumā Komisija minēja kāda pārvadātāja atbildi uz *Lufthansa* elektroniskā pasta vēstuli, kas minēta tajā pašā apsvērumā. Šajā atbildē minētais pārvadātājs informē *Lufthansa*: "Mēs esam devuši norādījumus saviem birojiem līdz ar to piemērot palielinājumu."

478 No lietas materiāliem neizriet, ka šī atbilde būtu saistīta ar tirdzniecības nolīguma, kas noslēgts starp aplūkojamo pārvadātāju un *Lufthansa*, īstenošanu. Apstāklis, ka šis pārvadātājs netika apsūdzēts un ka viņš ir divpusējā saziņā atklājis savus nodomus, nevar atspēkot šo konstatējumu.

479 Turklāt no saistībā ar DP notikušās saziņas hronoloģijas vērtējuma izriet, ka šīs *Lufthansa* sūtītās kolektīvās elektroniskā pasta vēstules izraisīja pārējo pārvadātāju kaskādes veida darbības attiecībā uz šo pārvadātāju pašu DP. Tādējādi *Lufthansa* 2005. gada 22. augusta paziņojums (495. apsvērums) izraisīja prasītāju (496. apsvērums), *Japan Airlines* (497. apsvērums) un vēl kāda pārvadātāja (498. apsvērums) tajā pašā un nākamajā dienā veiktu iekšējo saziņu par DP palielināšanas jautājumu.

480 Tādējādi prasītājas arī velti atsaucas uz informācijas, kas tika izplatīta saistībā ar apstrīdētā lēmuma 446., 450., 482. un 495. apsvērumā minēto saziņu, publisko raksturu. Pirmām kārtām, jāatgādina, ka apmaiņa ar publiski pieejamu informāciju pārkāpj LESD 101. pantu, ja tā sniedz

atbalstu citam pretkonkurences mehānismam (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2004. gada 7. janvāris, *Aalborg Portland* u.c./Komisija, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P un C-219/00 P, EU:C:2004:6, 281. punkts).

481 Kā izriet no apstrīdētā lēmuma 118., 121., 125., 706. un 848. apsvēruma, kā arī no šā sprieduma 476. un 478. punkta, tāds bija apstrīdētā lēmuma 446., 450., 482. un 495. apsvērumā aprakstītās saziņas gadījums.

482 Otrām kārtām, jānorāda, tāpat kā norāda Komisija, ka saistībā ar apstrīdētā lēmuma 446., 450., 482. un 495. apsvērumā aprakstīto saziņu *Lufthansa* nav vienīgi paudusi publiski pieejamu informāciju hipotētisku nolīgumu par jaudas rezervēšanu pusēm. Gluži pretēji, *Lufthansa* tiem nosūtīja kolektīvas elektroniskā pasta vēstules, tādējādi atklājot visiem adresātiem iesaistīto pārvadātāju identitāti (skat. apstrīdētā lēmuma 797. apsvērumu), kā arī tās DP summu un laika grafiku, kas tiem bija jāmaksā atbilstoši šiem hipotētiskajiem nolīgumiem.

483 Prasītājas turklāt pat neapgalvo, ka šādi kolektīvi sūtījumi bija nepieciešami šo hipotētisko nolīgumu īstenošanai, un lietas materiāli tiecas pierādīt, ka tas tā nav bijis. Tādējādi no apstrīdētā lēmuma 453. apsvēruma izriet, ka 2005. gada 22. martā *Lufthansa* nodeva vienai no šo hipotētisko nolīgumu pusēm paziņojumu presei, kurā tika paziņots par DP palielinājumu; pirms tam tā šo paziņojumu bija nodevusi saviem "dārgajiem partneriem", izmantojot kolektīvu elektroniskā pasta vēstuli (450. apsvērums). Tāpat no elektroniskā pasta vēstulēm, kas minētas prasības pieteikuma A.59.–A61. pielikumā, izriet, ka *SAC* divpusējas saziņas veidā darīja prasītājām zināmu savu nodomu palielināt DP, kas tām bija jāmaksā atbilstoši nolīgumiem par jaudas rezervēšanu, kurus tās bija noslēgušas.

484 Otrkārt, jānorāda, ka trim no četrām šīm elektroniskā pasta vēstulēm (apstrīdētā lēmuma 446., 482. un 495. apsvērums) sūtītājs bija *Lufthansa* darbinieks, kuru pašas prasītājas apraksta kā "acīmredzami centrāl[o] person[u] globālā [vienotā un turpinātā pārkāpumā]" un "[*Lufthansa*] galven[o] darbiniek[u] pamatgrupā". Ceturtās no minēto elektroniskā pasta vēstuļu sūtītāja (apstrīdētā lēmuma 450. apsvērums) bija *Lufthansa* cenu noteikšanas vadītāja. Pirmām kārtām, viņa bija iesaistīta vismaz vēl vienā citā strīdīgā saziņas gadījumā (apstrīdētā lēmuma 455. apsvērums). Otrām kārtām, no apstrīdētā lēmuma 457. apsvērumā minētās 2005. gada 7. aprīļa elektroniskā pasta vēstules izriet, ka *Lan Airlines* cenu politikas vadītājs lūdza vienam no saviem kolēģiem sazināties ar minēto personu, lai apspriestu degvielas cenas indeksu.

485 Turpretī ir taisnība, ka prasītāju darbinieks, kuram bija adresētas apstrīdētā lēmuma 446., 450., 482. un 495. apsvērumā minētās *Lufthansa* elektroniskā pasta vēstules, nepiedalījās citās darbībās, par kurām Komisija secināja, ka tās ietilpa vienotajā un turpinātajā pārkāpumā. Ar to tomēr nepietiek, lai pierādītu, ka šīs elektroniskā pasta vēstules neietilpa vienotajā un turpinātajā pārkāpumā. Tādējādi, no vienas puses, pastāv zināma pārklāšanās starp minēto elektroniskā pasta vēstuļu pārējiem adresātiem un fiziskajām personām, kas piedalījās citās darbībās, par kurām tika secināts, ka tās ietilpa minētajā pārkāpumā. It īpaši *Lan Airlines* darbinieks, kuram bija sūtīta apstrīdētā lēmuma 495. apsvērumā minētā elektroniskā pasta vēstule, piedalījās strīdīgajā saziņā, kas aprakstīta apstrīdētā lēmuma 474. apsvērumā.

486 No otras puses, jāatgādina, ka vienota un turpināta pārkāpuma esamībai nav nepieciešams to fizisko personu identiskums, kuras iesaistītas dažādajās strīdīgajās darbībās. Tāpat nav nepieciešams iesaistīto uzņēmumu identiskums (skat. šā sprieduma 316. punktu).

487 Treškārt, jākonstatē, ka *Lufthansa* metode, izmantojot kolektīvas elektroniskā pasta vēstules, informēt vairākus pārvadātājus par savu nodomu drīzumā mainīt DP līmeni, netika izmantota vienīgi saistībā ar nolīgumiem, attiecībā uz kuriem prasītājas apgalvo, ka ar tiem tiecās īstenot nolīgumus par jaudas rezervēšanu. *Lufthansa* tāpat rīkojās saistībā ar citiem nolīgumiem gan galveno biroju līmenī (apstrīdētā lēmuma 279. un 346. apsvērums), gan vietējā līmenī (apstrīdētā lēmuma 313. un 507. apsvērums).

488 Ceturtkārt, attiecībā uz to, ka minēto elektroniskā pasta vēstuļu sūtīšana sakrita ar piemaksu iekļaušanu nolīgumos par jaudas rezervēšanu, jānorāda, ka vienlaikus ar tiem notika daudzi strīdīgās saziņas gadījumi, par kuriem nav apgalvots, ka ar tiem tiecās īstenot šādus nolīgumus.

489 Attiecībā uz iebildumu par pamatojuma trūkumu, kas izvirzīts šajā daļā, jāatgādina, ka saskaņā ar LESD 296. pantu un Hartas 41. panta 2. punkta c) apakšpunktu Komisijas pieņemtajiem lēmumiem ir jābūt pamatotiem.

490 Pamatojumam ir jābūt pielāgotam attiecīgā akta būtībai, un tam nepārprotami un viennozīmīgi jāatspoguļo iestādes – akta autores – argumentācija, lai ļautu ieinteresētajām personām noskaidrot pieņemtā akta pamatojumu un kompetentajai tiesai veikt pārbaudi (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2011. gada 29. septembris, *Elf Aquitaine*/Komisija, C-521/09 P, EU:C:2011:620, 147. punkts).

491 Pienākuma norādīt pamatojumu izpilde ir jāizvērtē, ņemot vērā konkrētā gadījuma apstākļus, tostarp akta saturu, izvirzīto motīvu būtību un akta adresātu vai citu personu, kuras šis akts skar LESD 263. panta ceturtās daļas izpratnē, iespējamās intereses saņemt paskaidrojumus. Netiek prasīts, lai pamatojumā tiktu precizēti visi atbilstošie faktiskie un tiesiskie apstākļi, jo jautājums, vai akta pamatojumā ir izpildītas LESD 296. panta un Hartas 41. panta 2. punkta c) apakšpunkta prasības, ir jāizvērtē, ņemot vērā ne tikai šī panta formulējumu, bet arī tā kontekstu, kā arī visas tiesību normas, kas regulē attiecīgo jomu (spriedumi, 2011. gada 29. septembris, *Elf Aquitaine* /Komisija, C-521/09 P, EU:C:2011:620, 150. punkts, un 2016. gada 13. decembris, *Printeos* u.c./Komisija, T-95/15, EU:T:2016:722, 45. punkts).

492 Šajā gadījumā apstrīdētā lēmuma 107.–112. apsvērumā Komisija izklāstīja "aizliegtās vienošanās pamatprincipus un struktūru" un minētā lēmuma 118.–120. apsvērumā aprakstīja saziņu par DP, kurā bija ietvertas it īpaši elektroniskā pasta vēstules, ar kurām izplatīja publisku informāciju, tostarp pārvadātājiem, kas nav apsūdzēti. Minētā lēmuma 869.–883. apsvērumā Komisija skaidroja, ar kādu pamatojumu tā secināja vienota pārkāpuma esamību. Tā paša lēmuma 719. apsvērumā tā vērtēja pierādījumus, kas izvirzīti pret prasītājām attiecībā uz vienotā un turpinātā pārkāpuma daļu, kura saistīta ar DP; starp šiem pierādījumiem ir aplūkojamā lēmuma 446., 450., 482. un 495. apsvērumā minētie.

493 Šajos apstākļos, ņemot vērā arī pastāvīgo judikatūru, kā turklāt izriet no argumentiem, kuri izklāstīti šajā daļā (skat. šā sprieduma 475.–488. punktu), prasītājas varēja viegli saprast, kāpēc Komisija uzskatīja, ka šie pierādījumi iekļaujas vienotajā un turpinātajā pārkāpumā, neraugoties uz argumentiem, kas izvirzīti administratīvā procesa stadijā, un Vispārējai tiesai bija viegli īstenot savu pārbaudi.

494 Tāpēc šī daļa ir jānoraida.

495 Šajos apstākļos, pieņemot, ka prasītājas ir vēlējušās šajā daļā atkārtot savu lūgumu izsniegt *Lufthansa* pieteikumus par iecietības programmas īstenošanu, kā arī citu pārvadātāju atbildes uz paziņojumu par iebildumiem, Vispārējā tiesa konstatē, ka šo dokumentu izsniegšana nevar nekādā veidā būtu noderīga šīs daļas vērtējumam un līdz ar to nav nepieciešams lūgt Komisijai tos izsniegt, izmantojot procesa organizatorisko pasākumu.

g) Par sesto daļu attiecībā uz kļūdām vērtējumā par trešās valstīs notikušo saziņu

496 Prasītājas apgalvo, ka Komisija ir pieļāvusi kļūdu faktos un tiesību kļūdu, iekļaujot vienotajā un turpinātajā pārkāpumā prasītāju rīcību maršrutos starp EEZ un trešām valstīm. Prasītājas būtībā izvirza piecus iebildumus šīs tēzes atbalstam. Pirmais iebildums attiecas uz suverenitātes un neiejaukšanās principu pārkāpumu, otrais – uz kļūdām vērtējumā par valsts piespiedu rīcību, kurai prasītājas esot bijušas pakļautas vairākās trešās valstīs, trešais – uz kļūdām LESD 101. panta 1. punkta piemērošanā rīcībai, kas saistīta ar ienākošajiem maršrutiem pirms 2004. gada 1. maija, un EK un Šveices nolīguma par gaisa transportu 8. panta piemērošanā rīcībai, kas saistīta ar maršrutiem starp Savienību un Šveici pirms 2002. gada 1. jūnija, ceturtais – uz kļūdām, vērtējot rīcību, kas notikusi Šveicē, un piektais – uz kļūdu saistībā ar prasītāju rīcības trešās valstīs iekļaušanu vienotajā un turpinātajā pārkāpumā.

1) Par pirmo iebildumu attiecībā uz suverenitātes un neiejaukšanās principu pārkāpumu

497 Prasītājas būtībā pārmet Komisijai, ka tā ir pārkāpusi Čikāgā (ASV) 1944. gada 7. decembrī parakstītās Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 1. pantā noteikto suverenitātes principu, kā arī neiejaukšanās principu, piemērojot raksturīgu seku kritēriju, lai sodītu par rīcību, kura notika un tika īstenota trešās valstīs un kuru šīm valstīm raksturīgu politisku iemeslu dēļ tās nolēma atļaut.

498 Komisija nav skaidri izteikusies par šo iebildumu.

499 Starptautisko paražu tiesībās ir atzīts princips, saskaņā ar kuru katrai valstij ir pilnīga un ekskluzīva suverenitāte attiecībā uz savu gaisa telpu (spriedums, 2011. gada 21. decembris, *Air Transport Association of America* u.c., C-366/10, EU:C:2011:864, 103. un 104. punkts). Šis princips ir kodificēts Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju, uz kuru prasītājas atsaucas savos procesuālajos rakstos, 1. pantā.

500 Arī neiejaukšanās princips ir atzīts starptautiskajās paražu tiesībās. Šis starptautisko paražu tiesību princips [..] attiecas uz katras suverēnas valsts tiesībām kārtot savas lietas bez ārējas iejaukšanās un loģiski izriet no valstu suverēnās vienlīdzības principa (spriedums, 2014. gada 16. oktobris, *LTTE* /Padome, T-208/11 un T-508/11, EU:T:2014:885, 69. punkts).

501 Pieņemot, ka prasītājas var Vispārējā tiesā atsaukties uz suverenitātes pār gaisa telpu un neiejaukšanās principiem, jānorāda, ka Komisija nav nekādi tos pārkāpusi, piemērojot raksturīgu seku kritēriju, lai sodītu par rīcību, kura notika un tika īstenota trešās valstīs un kuru šīm valstīm raksturīgu politisku iemeslu dēļ tās nolēma atļaut. LESD 101. panta 1. punkta piemērošana rīcībai, attiecībā uz kuru ir paredzams, ka tā radīs nepastarpinātas un būtiskas sekas EEZ teritorijā, ir pamatojama, ņemot vērā starptautiskās publiskās tiesības (skat. spriedumu, 2018. gada 12. jūlijs, *Viscas*/Komisija, T-422/14, nav publicēts, EU:T:2018:446, 101. punkts un tajā minētā judikatūra) un līdz ar to suverenitātes pār gaisa telpu un neiejaukšanās principus.

502 No šā sprieduma 149.–237. punkta izriet – bija paredzams, ka vienotais un turpinātais pārkāpums izraisīs būtiskas un nepastarpinātas sekas iekšējā tirgū un EEZ teritorijā.

503 Tāpēc šis iebildums ir jānoraida.

2) Par otro iebildumu attiecībā uz kļūdām vērtējumā par valsts piespiedu rīcību, kurai prasītājas esot bijušas pakļautas vairākās trešās valstīs

504 Attiecībā uz vērtējumu par tādas valsts piespiedu rīcības esamību, kurai apsūdzētie pārvadātāji esot bijuši pakļauti vairākās trešās valstīs, no apstrīdētā lēmuma 972.–1021. apsvēruma izriet, ka Komisija analizēja, kāds bija tvērums NGPP, kuri noslēgti starp divām valstīm, lai noteiktu nosacījumus, ar kādiem vienu vai vairākus maršrutus apkalpo šim nolūkam izraudzītie pārvadātāji. Tā tādējādi it īpaši norādīja, ka, vispārīgi raugoties, līgumslēdzējas puses, kuru teritorijā apsūdzētie pārvadātāji pieļāva vienoto un turpināto pārkāpumu, nepiemēroja šajā gadījumā aplūkojamos NGPP nosacījumus. Turpinot – vispirms analizējusi tiesisko regulējumu un administratīvo praksi vairākās trešās valstīs, proti, Honkongā, Japānā, Indijas Republikā, Taizemes Karalistē, Singapūras Republikā, Dienvidkorejas Republikā un Brazīlijas Federatīvajā Republikā, Komisija izslēdza, ka jebkāda valsts piespiedu rīcība var pamatot LESD 101. panta piemērošanu apsūdzēto pārvadātāju rīcībai.

505 Prasītājas apgalvo, ka šajā argumentācijā ir pieļautas vairākas kļūdas.

506 Pirmām kārtām, tās apgalvo, ka attiecībā uz kravu pārvadājumu pakalpojumiem trešā valstī atļautas rīcības nosodīšana atbilstoši Savienības konkurences noteikumiem ir tiesiskās drošības principa, 1969. gada 23. maija Vīnes konvencijas par starptautisko līgumu tiesībām 59. panta un LESD 351. panta pārkāpums, jo nav ievērota procedūra, kas paredzēta atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 847/2004 (2004. gada 29. aprīlis) attiecībā uz sarunām par gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumiem starp dalībvalstīm un trešām valstīm un šo nolīgumu īstenošanu (OV 2004, L 157, 7. lpp.).

507 Otrām kārtām, attiecībā uz *SAS Cargo* rīcību saistībā ar kravu pārvadājumu pakalpojumiem no Honkongas, Japānas un Taizemes prasītājas būtībā norāda, ka Komisija neatbilstoši vērtēja pierādījumus un argumentus, kurus tās bija izvirzījušas, un tādējādi kļūdaini piemēroja LESD 101. pantu un EEZ līguma 53. pantu rīcībai, uz kuru faktiski attiecās starp šīm trešām valstīm un "Skandināvijas valstīm" noslēgtie NGPP vai vietējais tiesiskais regulējums. Attiecībā uz *SAS Cargo* rīcību saistībā ar kravu pārvadājumu pakalpojumiem no Indijas, Singapūras, Dienvidkorejas un Brazīlijas Komisija savā tiesisko regulējumu analīzē neesot patiesi veikusi piemērojamo tiesību aktu un prakses pārbaudi, un tādējādi tās lēmums esot balstīts uz kļūdainiem un ar pierādījumiem neapstiprinātiem apgalvojumiem.

508 Komisija apstrīd prasītāju argumentus.

509 Šajā ziņā jāatgādina, ka LESD 101. panta 1. punkts attiecas tikai uz pretkonkurences rīcību, ko uzņēmumi veikuši pēc savas iniciatīvas. Ja pienākums īstenot kādu pretkonkurences rīcību uzņēmumam ir noteikts valsts tiesību aktos vai ja šie tiesību akti rada tādu tiesisku ietvaru, kas savukārt izslēdz jebkādu iespēju šiem uzņēmumiem darboties konkurences apstākļos, tad LESD 101. pants nav piemērojams. Šādā situācijā konkurences ierobežojuma iemesls nav uzņēmumu autonoma rīcība, kā to netieši nosaka minētās tiesību normas (skat. spriedumu, 1997. gada 11. novembris, Komisija un Francija/*Ladbroke Racing*, C-359/95 P un C-379/95 P, EU:C:1997:531, 33. punkts un tajā minētā judikatūra).

510 Savukārt tad, ja valsts tiesību akti atstāj iespēju ar uzņēmumu autonomu rīcību traucēt, ierobežot vai izkropļot konkurenci, LESD 101. pantu var piemērot. Ja nav imperatīvas tiesību normas, ar ko tiek uzdots īstenot pret konkurenci vērstu rīcību, attiecīgo tirgus dalībnieku autonomijas neesamību Komisija var secināt tikai tad, ja, pamatojoties uz objektīvām, atbilstošām un saskanīgām norādēm, rodas iespaids, ka valsts iestādes tiem ir vienpusēji uzdevušas veikt šo rīcību, īstenojot nepārvaramu spiedienu, tādu kā draudi īstenot valsts pasākumus, kā rezultātā tirgus dalībnieki varētu ciest būtiskus zaudējumus (skat. spriedumu, 2003. gada 11. decembris, *Minoan Lines*/Komisija, T-66/99, EU:T:2003:337, 177. un 179. punkts un tajos minētā judikatūra).

511 Saskaņā ar judikatūru tas tā nav, ja likums vai [valsts iestāžu] spiediens tikai mudina uzņēmumus veikt neatkarīgas, ar konkurenci nesaderīgas darbības vai atvieglo šādu darbību veikšanu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2006. gada 14. decembris, *Raiffeisen Zentralbank Österreich* u.c./Komisija, no T-259/02 līdz T-264/02 un T-271/02, EU:T:2006:396, 258. punkts).

512 Visbeidzot no judikatūras izriet, ka iesaistītajiem uzņēmumiem jāpierāda, ka tiesību akts vai valsts rīcība tiem liedza autonomiju viņu tirdzniecības politikas izvēlē (šajā nozīmē skat. spriedumu, 1999. gada 7. oktobris, *Irish Sugar*/Komisija, T-228/97, EU:T:1999:246, 129. punkts). Iestādei, kas norāda uz konkurences normu pārkāpumu, par to ir jāsniedz pierādījumi, un uzņēmumam, kas apgalvojuma par šo noteikumu pārkāpumu atspēkošanai izvirza kādu pamatu aizstāvībai, ir jāsniedz pierādījumi, ka ir izpildīti šī noteikuma aizstāvības pamata izmantošanas nosacījumi, lai minētajai iestādei tādējādi nāktos atsaukties uz citiem pierādījumiem (skat. spriedumu, 2017. gada 16. februāris, *Hansen & Rosenthal* un *H&R Wax Company Vertrieb*/Komisija, C-90/15 P, nav publicēts, EU:C:2017:123, 19. punkts un tajā minētā judikatūra).

513 Šie apsvērumi tādā pašā veidā attiecas uz dalībvalsts vai EEZ līguma līgumslēdzējas valsts tiesību aktiem un rīcību un uz trešās valsts tiesību aktiem un rīcību (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2003. gada 30. septembris, *Atlantic Container Line* u.c./Komisija, T-191/98 un no T-212/98 līdz T-214/98, EU:T:2003:245, 1131. punkts), kā būtībā izriet no apstrīdētā lēmuma 1435. zemsvītras piezīmes.

514 Tas, vai prasītājas pamatoti apgalvo, ka Komisija ir pieļāvusi kļūdas, pārbaudot tiesību aktus, kas piemērojami lidojumiem no Honkongas, Japānas un citām aplūkojamajām trešām valstīm, ir jāvērtē, ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus.

515 Šim nolūkam jāatgādina, ka šā sprieduma 115. punktā tika nospriests, ka Komisija pieļāva kļūdu, liedzot prasītājām piekļuvi apstrīdētā lēmuma 977.–979., 1003., 1005. un 1006. apsvērumā minētajiem izvilkumiem no atbildēm uz paziņojumu par iebildumiem, un līdz ar to šie izvilkumi ir jānoraida kā apsūdzoši pierādījumi minētā lēmuma pamatotības vērtējumā.

i) Honkonga

516 Apstrīdētā lēmuma 976.–993. apsvērums attiecas, pirmām kārtām, uz NGPP, ko parakstījis Ķīnas Tautas Republikas Honkongas Īpašās Pārvaldes Apgabals, un, otrām kārtām, uz Honkongas tiesisko regulējumu. Saskaņā ar šiem apsvērumiem Komisija uzskatīja, ka Honkongā pārvadātājiem netika uzlikti nekādi pienākumi apspriest tarifus.

517 Pirmkārt, apstrīdētā lēmuma 981.–986. apsvērumā Komisija atzina, ka NGPP, ko parakstījis Ķīnas Tautas Republikas Honkongas Īpašās Pārvaldes Apgabals, lielākoties bija prasīts, lai līgumslēdzēju valstu noteikto pārvadātāju tarifus apstiprinātu kompetentās iestādes, proti, Honkongas

gadījumā – CAD, un ka šajos nolīgumos bija atļauts noteiktajiem pārvadātājiem veikt iepriekšēju apspriešanos par cenām. Tomēr saskaņā ar šo lēmumu minētie NGPP nekādi neuzlika par pienākumu veikt šāda veida apspriešanos pirms pieteikuma par apstiprināšanu.

518 Šā secinājuma atbalstam Komisija apstrīdētā lēmuma 983. apsvērumā atkārtoja vairāku NGPP standartklauzulu, kurā ir paredzēts:

"Tarifus, kas minēti šā panta 1. punktā, var norādīt līgumslēdzēju valstu noteiktās aviosabiedrības, kuras vēlas saņemt tarifu apstiprināšanu; pirms tarifu piedāvāšanas tās var apspriesties ar citām aviosabiedrībām, kuras apkalpo visu to pašu maršrutu vai tā daļu. Tomēr nekas neliedz norādītajai aviosabiedrībai piedāvāt un nekas neliedz līgumslēdzēju pušu aviācijas iestādēm apstiprināt kādu tarifu tāpēc, ka aviosabiedrība nav saņēmusi pārējo norādīto aviosabiedrību piekrišanu par šo tarifu, vai tāpēc, ka to pašu maršrutu neapkalpo neviena cita norādītā aviosabiedrība."

519 Apstrīdētā lēmuma 985. apsvērumā Komisija piebilda, ka, piemēram, NGPP starp Čehijas Republiku un Ķīnas Tautas Republikas Honkongas Īpašās Pārvaldes Apgabalu bija norādīts, ka neviena valsts nepieprasa, lai pārvadātāji apspriestu tarifus.

520 Šajā ziņā prasītājas izvirza divus argumentus. Pirmais arguments attiecas uz to, ka Komisija neesot minējusi 1. punktu klauzulā, kas ir iekļauta vairākos NGPP, kurus parakstījis Ķīnas Tautas Republikas Honkongas Īpašās Pārvaldes Apgabals, un ar ko esot noteikts kolektīvs piemaksu regulējums, savukārt otrais attiecas uz to, ka šā apgabala pamatlikumā esot paredzēta NGPP tieša piemērojamība.

521 Attiecībā uz pirmo argumentu jākonstatē, ka no 1. punkta klauzulā, kas ietverta vairākos NGPP, kuru līgumslēdzēja puse ir Ķīnas Tautas Republikas Honkongas Īpašās Pārvaldes Apgabals, izriet, ka norādīto pārvadātāju tarifi ir jāapstiprina pušu kompetentajām iestādēm, ņemot vērā vairākus atbilstošos faktorus. Lai gan ir noteikts, ka pārējo pārvadātāju tarifi ir viens no minētajiem faktoriem, tomēr nav paredzēts, ka šie tarifi ir jānosaka, veicot pārrunas starp iesaistītajiem operatoriem. Tādējādi pretēji tam, ko apgalvo prasītājas, iepriekš minētās klauzulas 1. punkts nav jāsaprot kā tāds, ar kuru būtu prasīts kolektīvs piemaksu regulējums. Tātad prasītāju pirmais arguments ir jānoraida.

522 Kad tas ir noteikts, nav nepieciešams izteikties par otro argumentu attiecībā uz NGPP tiešu piemērojamību atbilstoši Ķīnas Tautas Republikas Honkongas Īpašās Pārvaldes Apgabala pamatlikumam. Tā kā NGPP neprasa kolektīvu piemaksu regulējumu, tie nav izmantojami kā aizstāvības pamats attiecībā uz valsts piespiedu rīcību, kas liegtu Komisijai piemērot LESD 101. pantu vai EEZ līguma 53. pantu, neatkarīgi no šo nolīgumu juridiskā spēka Honkongā.

523 Turklāt jānorāda – prasītājas nenoliedz, ka NGPP nosacījumi par tarifu apspriešanu starp norādītajiem pārvadātājiem noteiktos maršrutos neļauj veikt tādas vispārējas sarunas par tarifiem starp dažādiem pārvadātājiem, kuri apkalpo atšķirīgas galamērķa valstis, kā tās, uz kurām attiecas apstrīdētais lēmums.

524 Otrkārt, attiecībā uz Honkongas administratīvo praksi Komisija apstrīdētā lēmuma 987.–989. apsvērumā norādīja, ka nav pierādīts, ka CAD būtu pieprasījis pārvadātāju apspriešanos ar mērķi iesniegt kolektīvu pieteikumu tarifu apstiprināšanai. It īpaši neviens no pārvadātājiem neesot sniedzis pierādījumus par to, ka CAD būtu skaidri noteicis pienākumu iesniegt kolektīvus pieteikumus.

525 Apstrīdētā lēmuma 992. apsvērumā Komisija secināja, ka, pirmām kārtām, attiecībā uz DP CAD nebija gatavs pieņemt individuālus pieteikumus par DP mehānismu, bet tas bija gatavs pieņemt individuālus pieteikumus par DP par fiksētu summu un ka, otrām kārtām, attiecībā uz pārējām piemaksām pārvadātāji nebija apgalvojuši, ka CAD prasītu kolektīvus pieteikumus.

526 Šajā ziņā prasītājas apgalvo, ka laikā no 2000. līdz 2006. gadam CAD, kuram esot ievērojama rīcības brīvība, nepieņēma individuālus pārvadātāju pieteikumus par DP par fiksētu summu. Tas tādējādi esot licis *BAR* KPAK izmantot uz indeksu balstītu DP mehānismu un līdz ar to esot vērtējis tikai kolektīvus pieteikumus, kas iesniegti pēc pārvadātāju starpā notikušām sarunām par piemērojamajiem tarifiem. Tikai sākot no brīža, kad 2006. gadā vairākās valstīs sākās izmeklēšanas par piemaksām, CAD galu galā esot sācis apstiprināt DP, kas neietilpa uz indeksu balstītajā mehānismā. DRP summas noteikšana esot notikusi saskaņā ar to pašu regulējumu, līdz 2004. gadā CAD nolēma vairs neprasīt DRP apstiprināšanu. Prasītājas sniedz vairākus elementus savu apgalvojumu pamatojumam, it īpaši CAD Komisijai adresētas vēstules, kas datētas ar 2008. gada 5. septembri un 2009. gada 3. septembri, vienlaikus apgalvojot, ka Komisija nav iesniegusi nevienu pierādījumu, kas apliecinātu, ka CAD bija saņēmis un apstiprinājis individuālus DP pieteikumus par fiksētu summu pirms 2006. gada 14. aprīļa.

527 Šajā ziņā, pirmām kārtām, jānorāda, ka savu apgalvojumu atbalstam prasītājas iesniedz virkni dokumentu, kuri nenāk no CAD, bet kurus sagatavojušas pašas prasītājas vai citi pārvadātāji.

528 Šo dokumentu vidū ir raksti presē, Honkongas pārvadātāju padomes publikācijas tiešsaistē un *BAR* KPAK sagatavoti dokumenti. Lai gan ir pareizi, ka šie dažādie dokumenti liecina par to, ka kopš 1997. gada pārvadātāji un Honkongas iestādes veica pasākumus, lai ieviestu uz indeksu balstītu DP mehānismu vai kolektīvus pieteikumus nolūkā saņemt no CAD DRP apstiprinājumu, tomēr neviens dokuments nenorāda, ka pārvadātājam būtu neiespējami iesniegt CAD individuālu pieteikumu par fiksētu DP vai par DRP.

529 Otrām kārtām, attiecībā uz CAD Komisijai adresētajām vēstulēm jānorāda, ka 2008. gada 5. septembra vēstulē ir minēts, ka laikposmā no 2000. līdz 2007. gadam CAD prasīja, lai visi pārvadātāji, kas vēlas noteikt piemaksu par kravu pārvadājumiem no Honkongas, saņem iepriekšēju atļauju, ka šajā kontekstā CAD uzskatīja, ka kolektīvi pieteikumi ir vienlaikus efektīvi, saprātīgi un likumīgi, un ka šāda prakse atbilst NGPP, kurus noslēdzis Ķīnas Tautas Republikas Honkongas Īpašās Pārvaldes Apgabals. Tomēr tas, ka bija precizēts, ka kolektīvi pieteikumi ir efektīvs līdzeklis pieteikuma iesniegšanai un piemaksu pārbaudīšanai un apstiprināšanai un ka CAD uzskatīja šāda veida pieteikumus par likumīgiem Honkongā, neliecina par to, ka Honkongas tiesiskais regulējums vai administratīvā prakse noteica par pienākumu iesniegt kolektīvus pieteikumus un izslēdza individuālus pieteikumus par piemaksām.

530 Tāpat 2009. gada 3. septembra vēstule ir formulēta šādi:

> "Komisijai ir jābūt pilnīgi skaidram, ka tad, kad runa ir par uz indeksu balstītu mehānismu attiecībā uz [DP] par kravu pārvadājumiem, mēs prasījām, lai [*BAR* KPAK] un pārvadātāji, kas piedalās, vienojas par kolektīvo pieteikumu detaļām, tostarp piemaksas apmēru, par kādu apstiprinājums tika lūgts, par pierādījumiem, kas bija jāsniedz CAD, lai pamatotu pieteikumus, un par vienoto mehānismu, kas bija jāizmanto piemaksas noteikšanai. CAD arī sniedza pārvadātājiem pilnvarojumu un prasīja no tiem, lai tie īpaši iekasētu apstiprināto piemaksu. Turklāt mēs pilnvarojām *BAR* KPAK un prasījām no tā, lai tas iesniedz CAD apstiprinājumam jebkādus grozījumus pārvadātāju, kolektīvo līgumu dalībnieku, sarakstā, un skaidri norādījām, ka šie pārvadātāji nevar iekasēt [DP] bez skaidra apstiprinājuma, ko CAD adresējis *BAR* KPAK."

531 Šajā vēstulē tādējādi ir vienīgi sīki aprakstīti nosacījumi, ko CAD prasa gadījumos, kad *BAR* KPAK un pārvadātāji plāno kolektīvu pieteikumu par DP, pamatojoties uz indeksu. Turpretī tajā nav minēts nedz vispārējs pienākums iesniegt kolektīvu pieteikumu par DP, nedz tas, ka būtu neiespējami iesniegt individuālu pieteikumu par fiksētu DP. Tādējādi tā nav pretrunā apstrīdētā lēmuma 992. apsvērumam, no kura izriet, ka kolektīvie pieteikumi, kas ietvēra pārvadātāju sarunas, bija prasīti tikai attiecībā uz DP mehānismu, kura pamatā bija indekss, bet attiecībā uz DP fiksētā apmērā aizvien bija iespējami individuāli pieteikumi.

532 No iepriekš minētā izriet, ka prasītājas nav pierādījušas, ka kāds Honkongas tiesību akts vai iestāžu rīcība, tostarp šo iestāžu noslēgtie NGPP, tām uzliktu par pienākumu pārrunāt tarifus ar citiem pārvadātājiem un padarītu neiespējamu iesniegt CAD individuālu pieteikumu par DP fiksētā apmērā. Tās tādējādi nepierāda, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā būtu kļūdaini uzskatījusi, ka Honkongas tiesiskais regulējums neliedza piemērot LESD 101. panta 1. punktu.

ii) Japāna

533 Apstrīdētā lēmuma 995.–1012. apsvērums attiecas, pirmām kārtām, uz Japānas noslēgtiem NGPP un, otrām kārtām, uz Japānas tiesisko regulējumu. Saskaņā ar šiem apsvērumiem Komisija uzskatīja, ka pārvadātājiem Japānā nebija nekāda pienākuma apspriest tarifus.

534 Pirmkārt, attiecībā uz Japānas noslēgtajiem NGPP apstrīdētā lēmuma 995. apsvērumā ir atkārtots ar Nīderlandes Karalisti noslēgtā nolīgumā ietvertas klauzulas formulējums; šī klauzula ir ietverta citos nolīgumos, un tajā ir paredzēts:

"Cik vien iespējams, noteiktās aviosabiedrības panāks vienošanos par tarifiem, piemērojot *IATA* cenu noteikšanas mehānismu. Ja tas nav iespējams, noteiktās aviosabiedrības vienosies par tarifiem katrā precizētajā maršrutā."

535 Pēc tam, kad apstrīdētā lēmuma 996. apsvērumā Komisija norādīja, ka saskaņā ar kāda pārvadātāja domām NGPP drīzāk pieprasīja nolīgumus par cenām, nevis tos atļāva, tā minētā lēmuma 997. apsvērumā uzsvēra, ka ar Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienoto Karalisti noslēgtais nolīgums 2000. gadā tika grozīts ar vienošanās protokolu, kurā bija noteikts, ka noteiktajiem pārvadātājiem nav jāapspriež tarifi pirms apstiprināšanas pieteikuma. Saskaņā ar minētā lēmuma 1005.–1008. apsvērumu, lai arī no NGPP izrietēja, ka, ievērojot dažus nosacījumus, pārvadātājiem ir jāvienojas par tarifiem, šādām apspriedēm ir jāattiecas tikai uz konkrētos maršrutos noteiktajiem pārvadātājiem un nekādā gadījumā nav jāattiecas uz vispārējām apspriedēm starp daudziem pārvadātājiem. Visbeidzot praksē NGPP līgumslēdzējas puses neesot izvirzījušas pretenzijas par šo nolīgumu piemērošanu, un tādējādi pienākumi izrietot drīzāk no Japānā spēkā esošajām valsts tiesību un administratīvajām normām, un to pastiprinot apstāklis, ka puses atsaucas uz to, ka saskaņošana bija prasīta attiecībā uz DP, bet ne uz DRP.

536 Šajā ziņā, pirmām kārtām, prasītājas apgalvo, ka Komisija nav minējusi apstrīdētajā lēmumā atkārtotās standarta klauzulas 1. punktu. Otrām kārtām, tās norāda, ka Japānas konstitūcijā un tiesību aktos ir paredzēta NGPP tieša piemērojamība Japānā, un to nevar apstrīdēt tāpēc, ka "Skandināvijas valstis" cenu noteikšanas klauzulas nepiemēro. Trešām kārtām, tās norāda, ka uz tām neattiecas starp Japānu un Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienoto Karalisti noslēgtais NGPP.

537 Pirmām kārtām, attiecībā uz apgalvojumu, ka Komisija neesot minējusi apstrīdētajā lēmumā atkārtotās standarta klauzulas 1. punktu, jānorāda, ka šajā punktā ir uzskaitīti faktori, kas ir jāņem vērā, nosakot tarifus, un ir paredzēts, ka tos nosaka saskaņā ar pantā, kurā tas iekļauts, turpmāk

minētajām normām. Līdz ar to ne no šīs normas, ne no apstrīdētajā lēmumā atkārtotās normas neizriet, ka NGPP būtu noteikts pienākums saskaņot starp pārvadātājiem piemaksu noteikšanu. Turklāt prasītājas nesniedz nevienu pamatotu argumentu, kas varētu pierādīt pretējo.

538 Otrām kārtām, jānorāda – prasītājas neapstrīd, ka NGPP noteikumos par cenu apspriešanu starp konkrētos maršrutos noteiktajiem pārvadātājiem nav atļauta tāda vispārēja cenu apspriešana starp daudziem pārvadātājiem, kuri apkalpo dažādas galamērķa valstis, kā apstrīdētajā lēmumā minētā.

539 Tādējādi nav nepieciešams vērtēt argumentu par NGPP tiešu piemērojamību atbilstoši Japānas konstitūcijai un tiesību aktiem. Tā kā NGPP nav noteikts pienākums pārvadātājiem veikt piemaksu saskaņošanu un tie neatļauj veikt vispārēju cenu apspriešanu starp daudziem pārvadātājiem, kuri apkalpo dažādas galamērķa valstis, tie neliedz Komisijai piemērot LESD 101. pantu un EEZ līguma 53. pantu aplūkojamajai rīcībai atbilstoši ar valsts piespiedu rīcību saistītam aizstāvības pamatam neatkarīgi no to juridiskā spēka Japānā.

540 Trešām kārtām, apstāklim, ka uz prasītājām neattiecoties starp Japānu un Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienoto Karalisti noslēgtais NGPP, nav nozīmes, ņemot vērā to, ka neatkarīgi no šā pēdējā nolīguma satura pārējos Japānas parakstītajos NGPP nebija noteikts pienākums pārvadātājiem saskaņot piemaksu noteikšanu un nebija atļauta vispārēja cenu apspriešana starp daudziem pārvadātājiem, kuri apkalpo dažādas galamērķa valstis.

541 Otrkārt, attiecībā uz Japānas tiesību aktiem un administratīvo praksi Komisija apstrīdētā lēmuma 998.–1004. apsvērumā minēja noteiktas Japānas tiesību aktu normas, kas saistītas ar civilo aviāciju, kā arī pārvadātāju paziņojumus par Japānas Civilās aviācijas biroja (turpmāk tekstā – "JCAB") noteikumiem. Minētā lēmuma 1009.–1011. apsvērumā Komisija norādīja, pirmām kārtām, ka no šā likuma tieši neizriet, ka cenu saskaņošana ir obligāta, un, otrām kārtām, ka apsūdzētie pārvadātāji nav iesnieguši nevienu pierādījumu, kas apstiprinātu, ka šādu pienākumu noteiktu JCAB administratīvā prakse. Turklāt pārvadātāji nav apgalvojuši, ka šāds pienākums varētu attiekties uz DRP un atteikumu maksāt komisijas maksas.

542 Šajā ziņā prasītājas norāda, ka ir iesniegušas pierādījumus tam, ka JCAB nebija pieņēmis to pieteikumus attiecībā uz DP, kuru summa bija noteikta individuāli. Tāpat tās apgalvo, ka pēc tam, kad 2000. gadā tika pieņemta *IATA* rezolūcija, kura bija īpaši veltīta DP, kas piemērojamas lidojumiem no Japānas, JCAB 2001. gadā bija apstiprinājis DP mehānismu valsts pārvadātājiem, un ārzemju pārvadātājiem bija pienākums tam pieskaņoties. Turpinot – sākotnēji attiecībā uz visām DP izmaiņām esot bijis nepieciešams valsts pārvadātāju iesniegts pieteikums JCAB. Pēc tam ārzemju pārvadātājiem esot bijis jāpiekrīt jaunajiem tarifiem, šajā ziņā iesniedzot pieteikumu JCAB. Tāda pati prakse esot tikusi piemērota DRP.

543 Jānorāda, ka elementi, kurus prasītājas iesniegušas savu apgalvojumu atbalstam, nav JCAB izdoti dokumenti, bet gan tādi, kurus sagatavojušas prasītājas pašas. Turklāt daži no šiem dokumentiem ir Tiesai vai Vispārējai tiesai adresētas vēstules, kurām nav pievienots neviens cits pierādījums. Vēl ir iesniegts telekss, kas nav tulkots procedūras valodā, datēts ar 1996. gada 2. decembri; tādējādi tas ir nosūtīts vairāk nekā trīs gadus pirms pārkāpuma laikposma sākuma. Ir iesniegts arī pieteikumam par DP palielināšanu pievienots dokuments, kas nepierāda neiespējamību iesniegt JCAB individuālu pieteikumu. Vēl kādā dokumentā ir norādīts, ka DP piemērošana esot bijusi izslēgta lidojumiem no Japānas vietējās ekonomikas aizsardzības nolūkā, nesniedzot vairāk paskaidrojumu. Līdz ar to neviens no šiem dokumentiem nepierāda tādas valsts piespiedu rīcības esamību, kas pamatotu LESD 101. panta 1. punkta nepiemērošanu.

544 Kas attiecas uz pārējiem prasītāju iesniegtajiem pierādījumiem, jāteic – arī tie nepierāda, ka Japānas tiesību akti un administratīvā prakse prasītu veikt saskaņošanu par DP līmeni. Šo pierādījumu pamatā ir *IATA* pieņemta rezolūcija un pašu pārvadātāju dokumenti, kas vislabāk pierāda, ka daži pārvadātāji bija iesnieguši pieteikumus par DP līmeņiem, un daži no tiem tika apstiprināti, tomēr tie nepierāda, ka viņiem bija pienākums šādi rīkoties.

545 Tādējādi, tā kā prasītāju iesniegtie pierādījumi nepierāda šāda pienākuma esamību, ar nevienu no tiem nevar atspēkot apstrīdētā lēmuma 198., 244., 256., 391., 392., 488. un 491. apsvērumā ietverto informāciju, no kuras izriet, ka iniciatīva iesniegt kolektīvus pieteikumus attiecībā uz DP ir attiecināma uz pārvadātājiem, nevis JCAB.

546 Treškārt, attiecībā uz DRP vispirms prasītājas apgalvo, ka šajā ziņā ir rīkojušās tāpat kā attiecībā uz DP, tajā nozīmē, ka tās esot gaidījušas, kad valsts pārvadātāji iesniegs pieteikumu Japānas iestādēs, lai pēc tam sagatavotu pieteikumu, ietverot līdzīgas cenas. Tomēr tās nesniedz nevienu pierādījumu, kas apstiprinātu šos apgalvojumus.

547 Turpinot – prasītājas apgalvo, ka elementi, uz kuriem Komisija balstās, proti, apstrīdētā lēmuma 597. un 673. apsvērumā minētā saziņa, ietilpst daudzpusējā saskaņošanā *WOW* alianses ietvaros un uz tiem tātad attiecas 1996. gada atbrīvojums, šajā ziņā atsaucoties uz argumentiem, kas izklāstīti saistībā ar trešā pamata otro daļu. Tomēr no apstrīdētā lēmuma 1012. apsvēruma izriet – Komisija konstatēja, ka procesa dalībnieki nebija apgalvojuši, ka tiem bija pienākums saskaņot DRP, neatsaucoties uz minēto saziņu. Līdz ar to prasītāju argumenti šajā ziņā saistībā ar šo iebildumu ir neefektīvi.

548 Tādējādi prasītāju argumenti attiecībā uz DRP ir jānoraida kopumā.

549 No iepriekš minētā izriet – prasītājas nav pierādījušas, ka kāds Japānas tiesību akts vai iestāžu rīcība, tostarp šīs trešās valsts noslēgtie NGPP noteiktu tām pienākumu apspriest cenas ar citiem pārvadātājiem attiecībā uz DP, DRP vai komisijas maksām par piemaksām. Tās tātad nepierāda, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā kļūdaini uzskatīja, ka Japānas tiesību akti neliedza piemērot LESD 101. panta 1. punktu un EEZ līguma 53. pantu.

550 Tāpat no iepriekš minētā izriet – nav pierādīts, ka rezultāts, pie kā Komisija nonāca apstrīdētajā lēmumā, būtu varējis būt atšķirīgs, ja būtu noraidīti kā apsūdzoši pierādījumi izvilkumi no atbildēm uz paziņojumu par iebildumiem, no kuriem šā sprieduma 124. punktā tika secināts, ka Komisija kļūdaini liedza prasītājām piekļuvi šiem izvilkumiem. Arī tiem neesot, Komisijai bija pamats, pamatojoties uz tās rīcībā esošajiem pierādījumiem, secināt LESD 101. panta un EEZ līguma 53. panta piemērojamību apsūdzēto pārvadātāju rīcībai Honkongā un Japānā.

iii) Citas trešās valstis

551 Apstrīdētā lēmuma 1013.–1019. apsvērumā Komisija analizēja tiesiskos regulējumus, kas piemērojami Indijas Republikā, Taizemes Karalistē, Singapūras Republikā, Dienvidkorejas Republikā un Brazīlijas Federatīvajā Republikā. Tā norādīja, ka starp šīm trešām valstīm un Savienības dalībvalstīm noslēgtajos NGPP, vispārīgi raugoties, bija paredzēta kārtībā, kādā kompetentās iestādes apstiprina pārvadātāju cenas. Turpinot – attiecībā uz Taizemes Karalisti un Singapūras Republiku tā uzskatīja, ka tad, ja attiecīgajos NGPP vispārīgi būtu ietverta arī klauzula, saskaņā ar kuru cenas, ja iespējams, būtu jāsaskaņo starp noteiktajiem pārvadātājiem, šādi cenu noteikumi neattiektos uz tādu vispārēju cenu apspriešanu starp daudziem pārvadātājiem kā šajā gadījumā aplūkojamā.

552 1019. apsvērumā Komisija uzskatīja, ka, "izmantojot šo argumentāciju, [..] attiecībā uz Honkongu un Japānu" ar valsts piespiedu rīcību saistītais aizstāvības pamats Indijas, Taizemes, Singapūras, Dienvidkorejas un Brazīlijas gadījumā netika pierādīts.

553 Tajā pašā apsvērumā Komisija precizēja, ka šī analoģija ir derīga, jo, pirmām kārtām, šajās trešās valstīs piemērojamajos NGPP paredzētie cenu noteikumi attiecās tikai uz konkrētos maršrutos noteiktajiem pārvadātājiem un neattiecās uz vispārēju cenu apspriešanu starp daudziem pārvadātājiem, kuri nodrošina pakalpojumus uz dažādu valstu galamērķiem, un, otrām kārtām, – nebija pierādīts, ka ar piemērojamajām valsts tiesību un administratīvajām normām tika pieprasīta cenu saskaņošana.

554 Prasītājas apgalvo, ka Komisija nav pietiekami pārbaudījusi Indijā, Taizemē, Singapūrā, Dienvidkorejā un Brazīlijā piemērojamos tiesiskos regulējumus. Vispirms – tās apstrīd to, ka NGPP paredzētā cenu apspriešana attiecās tikai uz konkrētos maršrutos noteiktajiem pārvadātājiem, atsaucoties uz savu analīzi par Honkongā un Japānā spēkā esošajiem noteikumiem, no kuriem izrietot, ka NGPP cenu noteikšanas klauzulu izpilde var ietvert pārvadātāju cenu saskaņošanu. Turpinot – tās apgalvo, ka Taizemē spēkā esošie tiesību akti un administratīvā prakse noteica pārvadātājiem pienākumu saskaņot viņu cenas, atsaucoties it īpaši uz Taizemes civilās aviācijas departamenta (turpmāk tekstā – "*DOA*") instrukciju.

555 Pirmkārt, attiecībā uz NGPP prasītājas atsaucas uz argumentiem, kas izklāstīti viņu analīzē par Honkongā un Japānā spēkā esošajiem tiesiskajiem regulējumiem, lai pierādītu, ka apstrīdētajā lēmumā atkārtotās šo nolīgumu standarta klauzulas 1. punkts esot pamats kārtībai, kas pārvadātājiem prasa veikt cenu apspriešanu. Tomēr šā sprieduma 521.–523. un 537.–539. punktā ir pierādīts, ka prasītājas nav pierādījušas to, ka Honkongā un Japānā spēkā esošo NGPP piemērošana bija pamats vietējam regulējumam, kas prasa, lai pārvadātāji veiktu piemaksu apspriešanu. Līdz ar to prasītājas nevar pēc analoģijas atsaukties uz saviem apsvērumiem šajā ziņā, lai apstrīdētu Komisijas analīzi, kura ietverta apstrīdētā lēmuma 1013.–1019. apsvērumā un saskaņā ar kuru Indijas Republikas, Taizemes Karalistes, Singapūras Republikas, Dienvidkorejas Republikas un Brazīlijas Federatīvās Republikas noslēgtie NGPP nevarēja liegt piemērot LESD 101. panta 1. punktu un EEZ līguma 53. pantu.

556 Otrkārt, attiecībā uz Taizemes valsts iestāžu rīcību – no apstrīdētā lēmuma 396. apsvēruma izriet, ka 2004. gada augustā atsevišķi pārvadātāji sapulcējās un nolēma kolektīvi iesniegt *DOA* pieteikumu par DP paaugstināšanu; *Lufthansa* šajā ziņā norādīja, ka šī sabiedrība cer – "šī kopīgā nostāja būs auglīga". Tāpat no minētā lēmuma 464. apsvēruma izriet, ka 2005. gada janvārī kāds Taizemes pārvadātājs jau bija paziņojis *DOA* par savu DP un ka pārējie pārvadātāji "apsprieda šo jautājumu".

557 No šiem elementiem, kuru patiesumu prasītājas nav apstrīdējušas, izriet, ka 2004. gada augustā daži pārvadātāji uzņēmās iniciatīvu rīkoties kolektīvi, lai panāktu no *DOA* DP paaugstināšanu, un ka 2005. gada janvārī *DOA* varēja pieņemt ar DP saistītos individuālos pieteikumus. No tā arī izriet, ka pārvadātājiem bija rīcības autonomija attiecībā uz to, vai tiem bija jāseko valsts pārvadātāja iniciatīvai šajā jomā. Līdz ar to pirmajā acu uzmetienā Komisija pamatoti uzskatīja – nebija pierādīts, ka Taizemē spēkā esošās tiesību normas un administratīvā prakse noteica pienākumu veikt cenu saskaņošanu.

558 Tomēr ir jāņem vērā DOA instrukcija, kas ietverta kādā 2005. gada 20. jūlija vēstulē, kuru prasītājas iesniedza gan administratīvā procesa laikā, gan Vispārējā tiesā.

559 No šīs vēstules izriet, ka, atbildot uz kāda pārvadātāja pieteikumu, *DOA* nolēma veikt provizoriskas DP tarifu izmaiņas lidojumiem no Taizemes, nosakot šīs piemaksas likmi, kā arī griestus atbilstoši tobrīd *IATA* noteiktajiem, un pieprasīja no aplūkojamā pārvadātāja, lai viņš paziņo savas provizoriskās cenas visiem pārvadātājiem, lai tie ievieš šādi noteiktās izmaiņas.

560 No šīs instrukcijas tādējādi izriet, ka pārvadātājiem bija jāievēro minētās *DOA* noteiktās un aplūkojamā pārvadātāja paziņotās provizoriskās cenu izmaiņas.

561 Pieņemot šādu instrukciju, *DOA* attiecībā uz DP ne tikai mudināja vai atviegloja to, ka prasītājas veic pretkonkurences rīcību. Pieņemot DP tarifus un nosakot šos tarifus visiem pārvadātājiem, *DOA* radīja juridisko ietvaru, kas pats par sevi izslēdza jebkādu pārvadātāju konkurējošu darbību iespēju attiecībā uz lidojumiem no Taizemes piemērojamās DP apmēra noteikšanu.

562 Attiecībā uz Taizemē piemērojamo tiesisko regulējumu no visa iepriekš minētā izriet, ka prasītājas varēja pierādīt – un Komisija pret to nav cēlusi pienācīgus iebildumus –, ka, sākot no 2005. gada 20. jūlija, šīs valsts iestādes radīja juridisko ietvaru, kas pats par sevi izslēdza jebkādu pārvadātāju konkurējošu darbību iespēju attiecībā uz lidojumiem no Taizemes piemērojamās DP apmēra noteikšanu. Turpretī prasītājas nav pierādījušas, ka Taizemes tiesiskais regulējums izslēdza jebkādu konkurences iespēju attiecībā uz DRP vai ka attiecībā uz DP jebkāda konkurences iespēja bija izslēgta laikposmā pirms 2005. gada 20. jūlija.

563 Līdz ar to apstrīdētais lēmums ir jāatceļ, ciktāl tajā bija noteikts, ka LESD 101. panta 1. punkts un EEZ līguma 53. pants bija piemērojami prasītāju rīcībai attiecībā uz DP noteikšanu lidojumiem no Taizemes laikposmā no 2005. gada 20. jūlija līdz 2006. gada 14. februārim.

564 Visbeidzot prasītāju argumenti par tiesiskās drošības principa, 1969. gada 23. maija Vīnes konvencijas par starptautisko līgumu tiesībām 59. panta un LESD 351. panta pārkāpumu ir jānoraida. Šie argumenti izriet no premisas, ka Komisija esot pārkāpusi Regulā Nr. 847/2004 paredzēto procedūru. Tomēr prasītājas nav paskaidrojušas, kādu iemeslu dēļ šī procedūra bija jāpiemēro un kādā veidā Komisija to būtu pārkāpusi. Tāpat tās nav paskaidrojušas, kādā veidā ar šīs procedūras apgalvoto neievērošanu šajā gadījumā būtu pārkāpts tiesiskās drošības princips, Vīnes konvencijas par starptautisko līgumu tiesībām 59. pants un LESD 351. pants.

3) Par trešo iebildumu attiecībā uz kļūdām LESD 101. panta 1. punkta piemērošanā rīcībai, kas saistīta ar ienākošajiem maršrutiem pirms 2004. gada 1. maija, un EK un Šveices nolīguma par gaisa transportu 8. panta piemērošanā rīcībai, kas saistīta ar maršrutiem starp Savienību un Šveici pirms 2002. gada 1. jūnija

565 Prasītājas Komisijai pārmet, ka tā, lai noteiktu prasītāju dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā, ir balstījusies uz saziņu par maršrutiem, kas neietilpst tās kompetencē noteikt sodus par LESD 101. panta 1. punkta un EK un Šveices nolīguma par gaisa transportu 8. panta pārkāpumiem. Esot runa attiecīgi par saziņu, kas saistīta ar ienākošajiem maršrutiem pirms 2004. gada 1. maija (apstrīdētā lēmuma 135., 146., 237., 295., 587., 595.–597., 618., 620., 660., 665. un 673. apsvērums), un saziņu, kas saistīta ar maršrutiem starp Savienību un Šveici pirms 2002. gada 1. jūnija (minētā lēmuma 145. un 204. apsvērums).

566 Komisija apstrīd prasītāju argumentus.

567 Iesākumā jāatgādina, ka LESD 103. panta 1. punkts piešķir Eiropas Savienības Padomei kompetenci pieņemt regulas vai direktīvas, kas vajadzīgas, lai īstenotu LESD 101. un 102. pantā izklāstītos principus.

568 Ja šāda regulējuma nav, piemēro LESD 104. un 105. pantu un dalībvalstīm tiek noteikts pienākums piemērot LESD 101. un 102. pantu, un tiek ierobežotas Komisijas pilnvaras attiecībā uz tiesībām šajā jomā pēc kādas dalībvalsts lūguma vai pēc savas ierosmes, kā arī sadarbojoties ar kompetentajām dalībvalstu iestādēm, kas tai palīdz, izmeklēt gadījumus, kad ir aizdomas par šajās tiesību normās noteikto principu pārkāpumiem, un vajadzības gadījumā ierosināt attiecīgus pasākumus, lai tos novērstu (spriedums, 1986. gada 30. aprīlis, *Asjes* u.c., no 209/84 līdz 213/84, EU:C:1986:188, 52.–54. un 58. punkts).

569 1962. gada 6. februārī, pamatojoties uz [LESD 103.] pantu, Komisija pieņēma Regulu Nr. 17, pirmo Regulu par [LESD 101.] un [102.] panta īstenošanu (OV 1962, 13, 204. lpp.).

570 Tomēr ar Padomes Regulu Nr. 141 (1962. gada 26. novembris), kas atbrīvo transportu no Regulas Nr. 17 piemērošanas (OV 1962, 124, 2751. lpp.), visa transporta nozare tika atbrīvota no Regulas Nr. 17 piemērošanas (spriedums, 1997. gada 11. marts, Komisija/*UIC*, C-264/95 P, EU:C:1997:143, 44. punkts). Šajos apstākļos, neesot tādam regulējumam kā LESD 103. panta 1. punktā paredzētais, sākotnēji piemērojami gaisa transportam palika LESD 104. un 105. pants (spriedums, 1986. gada 30. aprīlis, *Asjes* u.c., no 209/84 līdz 213/84, EU:C:1986:188, 51. un 52. punkts).

571 Tas radīja pilnvaru tādu sadalījumu starp dalībvalstīm un Komisiju attiecībā uz LESD 101. un 102. panta piemērošanu kā šā sprieduma 568. punktā aprakstītais.

572 Tikai 1987. gadā Padome pieņēma regulu par gaisa transportu atbilstoši LESD 103. panta 1. punktam. Ir runa par Regulu Nr. 3975/87, ar kuru Komisijai tika piešķirtas pilnvaras piemērot LESD 101. un 102. pantu gaisa transportam starp lidostām Savienībā, izņemot starptautisko gaisa transportu starp dalībvalstu un trešo valstu lidostām (spriedums, 1989. gada 11. aprīlis, *Saeed Flugreisen* un *Silver Line Reisebüro*, 66/86, EU:C:1989:140, 11. punkts). Uz šiem pēdējiem joprojām attiecas LESD 104. un 105. pants (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2000. gada 12. decembris, *Aéroports de Paris*/Komisija, T-128/98, EU:T:2000:290, 55. punkts).

573 Saistībā ar to, ka 1994. gadā stājās spēkā EEZ līguma 21. protokols par uzņēmumiem piemērojamo konkurences noteikumu izpildi (OV 1994, L 1, 181. lpp.), šī kārtība tika attiecināta uz EEZ līgumā paredzēto konkurences noteikumu īstenošanu, tādējādi izslēdzot, ka Komisija var piemērot EEZ līguma 53. un 54. pantu starptautiskajam gaisa transportam starp EEZ līguma dalībvalstu, kas nav Savienības dalībvalstis, un trešo valstu lidostām.

574 Regula Nr. 1/2003 un EEZ Apvienotās komitejas Lēmums Nr. 130/2004 (2004. gada 24. septembris), ar ko groza EEZ līguma XIV pielikumu (Konkurence), 21. protokolu (par uzņēmumiem piemērojamo konkurences noteikumu izpildi) un 23. protokolu (par uzraudzības iestāžu sadarbību) (OV 2005, L 64, 57. lpp.), ar kuru pēc tam šī regula tika iekļauta EEZ līgumā, sākotnēji šo kārtību atstāja neskartu. Šīs regulas 32. panta c) punktā bija paredzēts, ka tā "neattiecas uz gaisa pārvadājumiem starp [Savienības] lidostām un trešām valstīm".

575 Ar Padomes Regulu (EK) Nr. 411/2004 (2004. gada 26. februāris), ar ko atceļ Regulu Nr. 3975/87 un groza Regulas (EEK) Nr. 3976/87 un (EK) Nr. 1/2003 saistībā ar gaisa satiksmi starp Kopienu un trešām valstīm (OV 2004, L 68, 1. lpp.), ar kuras 1. pantu tika atcelta Regula

Nr. 3975/87 un ar kuras 3. pantu tika atcelts Regulas Nr. 1/2003 32. panta c) punkts, Komisijai tika piešķirtas pilnvaras piemērot LESD 101. un 102. pantu maršrutiem starp Savienību un trešām valstīm, sākot ar 2004. gada 1. maiju.

576 Savukārt EK un Šveices nolīgums par gaisa transportu stājās spēkā 2002. gada 1. jūnijā. Sākot no šā datuma, Komisijai bija kompetence piemērot minētā nolīguma 8. pantu maršrutiem starp Savienību un Šveici.

577 Šajā gadījumā starp lietas dalībniekiem nav strīda par to, ka Komisija apstrīdētā lēmuma rezolutīvajā daļā nav konstatējusi LESD 101. panta pārkāpumu maršrutos starp Savienību un trešām valstīm pirms 2004. gada 1. maija vai EK un Šveices nolīguma par gaisa transportu 8. panta pārkāpumu maršrutos starp Savienību un Šveici pirms 2002. gada 1. jūnija.

578 Tomēr prasītājas būtībā uzskata, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā ir pieļāvusi nelikumības, atsaucoties uz saziņu par maršrutiem, kuri, kā apgalvots, aplūkojamajā laikposmā neietilpa tās teritoriālajā kompetencē (apstrīdētā lēmuma 135., 145., 146., 204., 237., 295., 587., 595.–597., 618., 620., 660., 665. un 673. apsvērums), lai pierādītu prasītāju dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā maršrutos, kuri ietilpa tās kompetencē.

579 Iesākumā jākonstatē, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 790.–792. apsvērumā, kuros tā uzskaitīja pret prasītājām vērstos pierādījumus, nevērsa pret tām minētā lēmuma 597. apsvērumā minēto saziņu (skat. šā sprieduma 333. punktu).

580 Kad tas ir atgādināts, jānorāda – lietas materiāli pilnībā nepierāda pārējās šā sprieduma 578. punktā minētās saziņas satura interpretāciju, ko prasītājas aizstāvēja Vispārējā tiesā. Starp šīs saziņas daļām ir jāizšķir, no vienas puses, saziņa, kas minēta apstrīdētā lēmuma 135. un 596. apsvērumā, un, no otras puses, saziņa, kas minēta apstrīdētā lēmuma 145., 146., 204., 237., 295., 587., 595., 618., 620., 660., 665. un 673. apsvērumā. Prasītāju ieskatā pirmajos no minētajiem apsvērumiem ir runa par saziņu, kurā piedalījās tikai pārvadātāji, kas veic uzņēmējdarbību ārpus Savienības, savukārt otrie attiecas uz saziņu, kas notika ārpus Savienības.

581 Attiecībā uz apstrīdētā lēmuma 135. un 596. apsvērumā minēto saziņu tomēr jānorāda, ka tajā bija iesaistīti gan pārvadātāji, kas veic uzņēmējdarbību EEZ teritorijā, gan pārvadātāji, kas veic uzņēmējdarbību ārpus EEZ. Minētā lēmuma 135. apsvērumā Komisija min saziņu, kas sākās ar *SAS* elektroniskā pasta vēstuli sabiedrībai *Lufthansa*, trim citiem pārvadātājiem un sabiedrībai *Air Canada*. Šajā elektroniskā pasta vēstulē, vienlaikus izklāstot savas šaubas, *SAS* jautāja saviem sarakstes biedriem par viņu nodomu ieviest DP, ciktāl degvielas cena bija pārsniegusi robežlīmeni, ko *IATA* bija noteikusi rezolūcijas projektā, ar kuru tiecās ieviest DP. Atbildot, kā norādīts šā sprieduma 355. punktā, viens no pārvadātājiem atsaucās uz savu nolīgumu ar *SAS*, bet *Lufthansa* no savas puses norādīja:

"Arī mēs svārstāmies šoreiz uzņemties iniciatīvu. Ja citi no mūsu lielajiem konkurentiem izlemtu tā rīkoties, mēs sekotu, tomēr atšķirīgā un mazāk centralizētā veidā."

582 Turklāt, kā tika norādīts šā sprieduma 440. punktā, no apstrīdētā lēmuma 144. apsvēruma izriet, ka mazāk nekā mēnesi pēc 135. apsvērumā minētās saziņas notika apspriešanās starp prasītāju vietējo atbildīgo Somijā, kurš it īpaši iekšējā saziņā uzdeva jautājumu, "kā šoreiz process attīstās [sabiedrībā] [*Lufthansa*]", un trim citiem apsūdzētajiem pārvadātājiem par DP ieviešanu.

583 Apstrīdētā lēmuma 596. apsvērumā ir minēta 2001. gada 1. oktobra elektroniskā pasta vēstule, kurā *SAC* norādīja *Lufthansa* un prasītājām, ka šī sabiedrība ieviesīšot apdrošināšanas un drošības piemaksu, sākot no tā paša gada 8. oktobra. Turklāt pirms šīs saziņas notika saziņa, attiecībā uz kuru nav apstrīdēts, ka tā bija par EEZ iekšējiem maršrutiem. Runa ir par apstrīdētā lēmuma 584. apsvērumā minēto saziņu. Šajā saziņā, kā tā rezumēta minētajā apsvērumā, *SAC* vietējais darbinieks "Skandināvijā" izpauda prasītājām "plānus, [kādi bija] konkurentiem, tostarp *AF* un *Lufthansa*, kuri "visi plāno[ja] ieviest DRP, bet deva priekšroku tam, ka [prasītājas] sper pirmo soli".

584 Attiecībā uz saziņu, kurā bija iesaistīti vairāki pārvadātāji, kas veic uzņēmējdarbību EEZ teritorijā, ņemot vērā piemaksu vispārējo piemērojamību, kas konstatēta apstrīdētā lēmuma 889. apsvērumā, un neesot konkrētiem elementiem, kuri norādītu, ka EEZ iekšējie maršruti bija izslēgti, nevar uzskatīt, ka tā attiecās tikai uz maršrutiem starp Savienību un trešām valstīm.

585 Līdz ar to prasītājām nav pamata apgalvot, ka apstrīdētā lēmuma 135. un 596. apsvērumā minētā saziņa attiecās tikai uz maršrutiem, kas aplūkojamajos laikposmos neietilpa tās kompetencē konstatēt LESD 101. panta vai EK un Šveices nolīguma par gaisa transportu 8. panta pārkāpumu un sodīt par to.

586 Turpretī attiecībā uz saziņu, kas minēta apstrīdētā lēmuma 146., 237., 295., 587., 595., 618., 620., 660., 665. un 673. apsvērumā, starp lietas dalībniekiem nav strīda par to, ka tā notika trešās valstīs vai ka tajā vismaz bija iesaistīti apsūdzēto pārvadātāju šo valstu vietējie darbinieki. Tomēr jānorāda, ka nekas neliedza apsūdzētajiem pārvadātājiem šajās valstīs saskaņot EEZ iekšējos kravu pārvadājumu pakalpojumus vai apmainīties ar informāciju par tiem. Piemēram, apstrīdētā lēmuma 296. apsvērumā ir runa par *Qantas* biroja Singapūrā iekšēju 2003. gada 18. februāra elektroniskā pasta vēstuli, kurā ir atsauce uz to, ka *British Airways* ievieš zināma apmēra DP "Eiropā". Tāpat apstrīdētā lēmuma 206. apsvērumā ir minēta 2001. gada 19. novembra vēstule, kurā *BAR* KPAK priekšsēdētājs Honkongā aicināja asociācijas dalībniekus "norādīt, vai [to] centrālajai administrācijai ir nodoms samazināt vai atsaukt [DP] aizjūras tirgos".

587 Kad tas ir izklāstīts, jānorāda, ka šai daļai nevarētu piekrist, pat ja apstrīdētā lēmuma 145., 146., 204., 237., 295., 587., 595., 618., 620., 660., 665. un 673. apsvērumā minētā saziņa attiektos tikai uz maršrutiem, kuri aplūkojamajos laikposmos neietilpa Komisijas kompetencē.

588 Šajā ziņā jāatgādina, ka Komisija var balstīties uz saziņu, kas notikusi pirms pārkāpuma laikposma, lai izveidotu vispārēju pārskatu par situāciju un tādējādi apstiprinātu atsevišķu pierādījumu interpretāciju (spriedums, 2008. gada 8. jūlijs, *Lafarge*/Komisija, T-54/03, nav publicēts, EU:T:2008:255, 427. un 428. punkts). Tā tas ir pat gadījumā, ja Komisijai nebija kompetences konstatēt konkurences noteikumu pārkāpumu pirms šā laikposma un uzlikt par to sodu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2006. gada 30. maijs, *Bank Austria Creditanstalt*/Komisija, T-198/03, EU:T:2006:136, 89. punkts, un 2012. gada 22. marts, *Slovak Telekom*/Komisija, T-458/09 un T-171/10, EU:T:2012:145, 45.–52. punkts).

589 Apstrīdētā lēmuma daļā "Aizliegtās vienošanās pamatprincipi un struktūra" 107. apsvērumā Komisija norādīja, ka tās izmeklēšanā tika atklāta pasaules mēroga aizliegta vienošanās, kuras pamatā ir divpusējas un daudzpusējas saziņas tīkls; šī saziņa ir notikusi "dažādos attiecīgo uzņēmumu līmeņos [..] un dažos gadījumos ir attiekusies uz dažādiem ģeogrāfiskajiem apgabaliem".

590 Apstrīdētā lēmuma 109., 110., 876., 889. un 1046. apsvērumā un 1323. zemsvītras piezīmē Komisija precizēja šīs organizācijas darbības kārtību vairākos līmeņos. Komisijas ieskatā piemaksas bija vispārpiemērojami pasākumi, kuri neattiecās konkrēti uz vienu maršrutu, bet kuru mērķis bija tikt piemērotiem visiem maršrutiem globālā līmenī. Lēmumus par piemaksām parasti pieņēma katra pārvadātāja galvenā biroja līmenī. Tādējādi pārvadātāju galvenajiem birojiem bija "savstarpēja saziņa", kad bija paredzētas piemaksu līmeņa izmaiņas. Vietējā līmenī pārvadātāji veica saskaņošanu, lai, pirmām kārtām, labāk izpildītu galveno biroju dotos norādījumus un tos piemērotu vietējiem tirgus nosacījumiem un tiesiskajam regulējumam un, otrām kārtām, saskaņotu un īstenotu vietējās iniciatīvas. Apstrīdētā lēmuma 111. apsvērumā Komisija precizēja, ka šim nolūkam tika izmantotas pārvadātāju pārstāvju vietējās asociācijas, it īpaši Honkongā un Šveicē.

591 Aplūkojamā saziņa konkrēti iekļāvās šajā ietvarā. Pirmām kārtām, šī saziņa pilnībā vai daļēji bija par piemaksu ieviešanu vai īstenošanu Šveicē (145. un 204. apsvērums), Honkongā (237., 587., 618., 620., 660. un 665. apsvērums), Singapūrā (146. un 295. apsvērums) vai Japānā (673. apsvērums), vai, vispārīgāk, Dienvidaustrumāzijā (595. apsvērums). Otrām kārtām, lielākajā šīs saziņas daļā bija vai nu iesaistīti apsūdzēto pārvadātāju galveno biroju darbinieki, vai nu tajās tika minēti šo darbinieku norādījumi vai notika saziņa ar viņiem (237., 295., 595., 618., 620. un 673. apsvērums). Trešām kārtām, vairākas šīs saziņas daļas vai nu atspoguļo vietējā līmenī iepriekš centrālajā līmenī izdarītus paziņojumus vai pieņemtus lēmumus (204. un 673. apsvērums), vai nu tās vismaz notika vienlaikus ar apspriešanos starp galvenajiem birojiem vai lēmumiem, kas pieņemti to līmenī attiecībā uz piemaksām (145., 146., 237., 295., 587. un 595. apsvērums). Ceturtām kārtām, lielākā daļa šīs saziņas notika saistībā ar pārvadātāju pārstāvju vietējām asociācijām vai to ietvaros (145., 146., 204., 295., 587., 618., 660. un 665. apsvērums).

592 Prasītājas turklāt neapgalvo, ka šī saziņa neapstiprina Komisijas interpretāciju par pārējiem pierādījumiem, attiecībā uz kuriem nav apgalvots, ka tie neietilpa tās kompetencē. Tādējādi strīdīgā saziņa, kas minēta apstrīdētā lēmuma 145., 146., 204., 237. un 295. apsvērumā, ir daļa no vairāk nekā divdesmit strīdīgās saziņas gadījumiem, ko Komisija ir minējusi apstrīdētā lēmuma 791. apsvērumā, lai pierādītu prasītāju dalību vienotā un turpinātā pārkāpuma trīs daļās saistībā ar DP.

593 Savukārt apstrīdētā lēmuma 587., 595., 618., 620., 660., 665. un 673. apsvērumā ir runa par septiņiem no četrpadsmit strīdīgās saziņas gadījumiem, ko Komisija ir minējusi apstrīdētā lēmuma 1258.–1260. zemsvītras piezīmē, lai pierādītu, ka prasītājām bija zināma DRP saskaņošana, kas pārsniedza to saziņu ar *Lufthansa*, jo tām bija tieša saziņa ar vairākiem pārvadātājiem par DRP ieviešanu.

594 No tā izriet, ka Komisija pamatoti balstījās uz apstrīdētā lēmuma 145., 146., 204., 237., 295., 587., 595., 618., 620., 660., 665. un 673. apsvērumā minēto saziņu, lai izveidotu vispārēju pārskatu par strīdīgo aizliegto vienošanos un tādējādi apstiprinātu to pierādījumu interpretāciju, kurus tā izmantoja, lai attiecinātu uz prasītājām atbildību par vienotā un turpinātā pārkāpuma daļām, kas saistītas ar DP un DRP.

595 Tāpēc šis iebildums ir jānoraida.

4) Par ceturto iebildumu attiecībā uz kļūdām vērtējumā par rīcību, kas notikusi Šveicē

596 Prasītājas apgalvo, ka Komisija ir pieļāvusi kļūdu, vērtējot trīs saziņas gadījumus Šveicē, proti, apstrīdētā lēmuma 145., 204. un 443. apsvērumā minētos. Prasītāju ieskatā šie saziņas gadījumi nepierāda, ka prasītājas bija iesaistītas piemaksu saskaņošanā.

597 Pirmkārt, apstrīdētā lēmuma 145. apsvērumā aprakstītās elektroniskā pasta vēstules pārbaude pierādot, ka prasītājas, *Air Canada* un *Lufthansa* bija "izņēmumi attiecībā uz nolīgumu" starp pārvadātājiem, saskaņā ar kuru Šveicē DP jomā piemēroja tādu pašu politiku kā *Swiss*. Sarunas, kas aprakstītas šajā elektroniskā pasta vēstulē, esot attiekušās uz *Lufthansa*, *KLM* un *AF*, savukārt informācija par prasītājām esot bijusi publiska.

598 Otrkārt, prasītāju vietējā darbinieka elektroniskā pasta vēstulē Šveices pārvadātāju asociācijas *Air Cargo Council Switzerland* (Šveices Kravu gaisa pārvadājumu padome, turpmāk tekstā – "*ACCS*") priekšsēdētājam, kas minēta apstrīdētā lēmuma 204. apsvērumā, esot vienīgi norādīts, ka tās paziņoja par savas DP piemērošanas pārtraukšanu. Šī informācija jau esot bijusi publiska. Turklāt esot kļūdaini uzskatīt, ka *ACCS* būtu apkopojusi un koordinējusi savu locekļu labā publiski pieejamo informāciju par DP. Gluži pretēji, *ACCS* esot rīkojusies ar leģitīmu motīvu, kas bijis informēt pārvadātāju klientus par piemaksām.

599 Treškārt, apstrīdētā lēmuma 443. apsvērumā minētā elektroniskā pasta vēstule neesot bijusi adresēta prasītājām, kuras jau iepriekš bija aizvērušas savu biroju Šveicē un izstājušās no *ACCS*. Šī elektroniskā pasta vēstule gan esot tikusi sūtīta prasītāju tirdzniecības pārstāvim, bet viņš esot strādājis arī pie apmēram divdesmit citiem pārvadātājiem.

600 Komisija atbild, ka apstrīdētā lēmuma 145. apsvērumā aprakstītās elektroniskā pasta vēstules interpretācija, ko piedāvā prasītājas, nešķiet saderīga ar tās formulējumu, savukārt šā lēmuma 204. apsvērumā minētās elektroniskā pasta vēstules iekļāvās *ACCS* iekšienē pieņemtā informācijas apmaiņas mehānismā. Savukārt tā paša lēmuma 443. apsvērumā minēto elektroniskā pasta vēstuli esot saņēmis prasītāju tirdzniecības pārstāvis un tādējādi to varot uz prasītājām attiecināt.

601 Ir secīgi jāvērtē visi trīs saziņas gadījumi, kas ir šā iebilduma priekšmets.

602 Pirmkārt, apstrīdētā lēmuma 145. apsvērumā aprakstītā saziņa ir *Swiss* 2000. gada 10. janvāra elektroniskā pasta vēstule, no kuras Komisija šā lēmuma 851. apsvērumā secināja, ka *Lufthansa* un prasītājas bija piedalījušās nolīgumā, lai izmantotu ar nodokli apliekamo svaru DP summas noteikšanai.

603 Šajā elektroniskā pasta vēstulē ir norādīts, ka "Šveicē visi pārvadātāji ir vienojušies piemērot tādu pašu politiku kā [*Swiss*]", kas izpaužas tā, ka DP aprēķināšanai tiek izmantots drīzāk ar nodokli apliekamais, nevis faktiskais svars; "vienīgais nozīmīgais izņēmums" ir *Lufthansa*.

604 Ir taisnība – kā uzsver prasītājas, šajā elektroniskā pasta vēstulē ir arī norādīts, ka, tāpat kā *Lufthansa* vai *Air Canada*, tās paliks pie faktiskā svara kritērija. Šajā elektroniskā pasta vēstulē ir arī atsauce uz citu apsūdzēto pārvadātāju šaubām par šo jautājumu.

605 Tomēr tas nekādi neliek apšaubīt to, ka notika sarunas par DP ieviešanu, kurās piedalījās prasītājas un minētie citi apsūdzētie pārvadātāji. Lai arī apstrīdētā lēmuma 145. apsvērumā minētajā elektroniskā pasta vēstulē ir norādīts uz pretrunu starp prasītāju izvēli un citu pārvadātāju izvēli, tas ir darīts, vienīgi lai ilustrētu, cik lielā mērā "pastāv neskaidrība par to, ko kurš reāli piemēros".

606 Šajos apstākļos Komisija varēja, nepieļaujot kļūdu, apstrīdētā lēmuma 851. apsvērumā secināt, ka prasītājas bija piedalījušās aplūkojamajā nolīgumā, vienlaikus nolemjot "šajā posmā" to nepiemērot.

607 Otrkārt, apstrīdētā lēmuma 204. apsvērumā minētie saziņas gadījumi ir elektroniskā pasta vēstules, kas nosūtītas *ACCS* locekļiem 2001. gada 6. un 7. decembrī. Šajās elektroniskā pasta vēstulēs prasītājas, *Martinair*, *AF* un *Japan Airlines* visas norāda, ka beigs piemērot DP.

608 Pretēji tam, ko apgalvo prasītājas, minēto elektroniskā pasta vēstuļu vienīgais mērķis nebija atvieglot jau publiski pieejamas informācijas nodošanu pārvadātāju klientiem. Apstrīdētā lēmuma 204. apsvērumā minētie saziņas gadījumi bija atbildes uz *ACCS* priekšsēdētāja 2001. gada 4. decembra lūgumu, kas minēts tā paša lēmuma 203. apsvērumā. Šajā elektroniskā pasta vēstulē *ACCS* priekšsēdētājs norādīja, ka viņa darba devējs *Malaysian Airlines* bija Kualalumpurā (Malaizija) beidzis piemērot DP Āzijas tirgū un ka viņš pats tādējādi "izjuta spiedienu" pārtraukt to piemērot.

609 Ir taisnība – kā apgalvo prasītājas, *ACCS* priekšsēdētājs piebilda, ka viņš vēlas "zināt, [kāda ir] pašreizējā situācija" viņa elektroniskā pasta vēstules adresātiem, plānojot viņa nākamās dienas sanāksmi ar ekspeditoru asociāciju. Tomēr viņa rakstītais ir jāskata, ņemot vērā viņa iepriekšējās elektroniskā pasta vēstules. Viņa 2001. gada 4. decembra elektroniskā pasta vēstule nebija pirmā, kurā viņš savas asociācijas locekļiem uzdeva jautājumus par viņu iespējamajiem plāniem atcelt DP. Tā 2001. gada 21. novembra elektroniskā pasta vēstulē, kas minēta apstrīdētā lēmuma 202. apsvērumā, *ACCS* priekšsēdētājs izteica nožēlu par to, ka ir no trešiem avotiem uzzinājis, ka *KLM* atcels DP no tā paša gada 1. decembra, lūdza viņu informēt par šāda veida soļiem un uzsvēra, ka "mūsu organizācija ir reāli apdraudēta, ja mēs nepaliekam vienoti". Tāpat viņš uzstāja, lai *ACCS* locekļi "neseko *KLM* lēmumiem, bet turpina piemērot [DP] vismaz līdz gada beigām". Atbildot vairāki pārvadātāji paziņoja *ACCS* locekļiem savus nodomus šajā ziņā.

610 Savukārt attiecībā uz to, ka paziņotā informācija bija publiska, jāatgādina, ka apmaiņa ar publiski pieejamu informāciju pārkāpj LESD 101. pantu, ja tā sniedz atbalstu citam pretkonkurences mehānismam (skat. šā sprieduma 480. punktu). Kā izriet no šā sprieduma 607.–609. punkta, tā tas bija šajā gadījumā.

611 No tā izriet, ka prasītājas nav pierādījušas, ka Komisija būtu pieļāvusi kļūdu, vērtējot apstrīdētā lēmuma 204. apsvērumā minēto saziņu.

612 Treškārt, attiecībā uz apstrīdētā lēmuma 443. apsvērumā minēto elektroniskā pasta vēstuli, kas esot sūtīta nevis prasītājām, bet kādam no viņu tirdzniecības pārstāvjiem, jāatgādina, ka tad, ja kāds starpnieks, tirdzniecības pārstāvis vai darbinieks veic darbību uzņēmuma pilnvarotāja labā, to principā var uzskatīt par šajā uzņēmumā integrētu palīgstruktūru, kurai ir jāseko uzņēmuma norādījumiem un kura tādējādi veido ekonomisku vienību ar šo uzņēmumu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2003. gada 11. decembris, *Minoan Lines*/Komisija, T-66/99, EU:T:2003:337, 125. punkts un tajā minētā judikatūra).

613 Saskaņā ar judikatūru noteicošais apstāklis, kas ir jāņem vērā, lai noskaidrotu, vai pastāv šāda ekonomiska vienība, izriet no līguma, kas ir noslēgts ar pilnvarotāju, un it īpaši no netiešiem vai tiešiem šī līguma noteikumiem, kuri attiecas uz tādu finanšu risku un komercrisku uzņemšanos, kas ir saistīti ar to, ka tiek īstenoti ar trešām personām noslēgti nolīgumi. Šis jautājums ir jāanalizē, ņemot vērā katru atsevišķu gadījumu un drīzāk ņemot vērā faktisko ekonomisko stāvokli nekā līgumattiecību juridisko kvalifikāciju valsts tiesībās (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2006. gada 14. decembris, *Confederación Española de Empresarios de Estaciones de Servicio*, C-217/05, EU:C:2006:784, 46. punkts).

614 Ir arī ticis nospriests, ka par ekonomiskas vienības pastāvēšanu neliecina tas, ka vienlaikus ar darbībām, kuras veiktas pilnvarotāja vārdā, pārstāvis kā neatkarīgs tirgotājs ir veicis ievērojama mēroga darījumus aplūkojamo preču vai pakalpojumu tirgū (skat. spriedumu, 2003. gada 11. decembris, *Minoan Lines*/Komisija, T-66/99, EU:T:2003:337, 128. punkts un tajā minētā judikatūra).

615 No vienas puses, Komisija nav sniegusi ne mazāko pierādījumu tam, ka tirdzniecības pārstāvis, kurš saņēma apstrīdētā lēmuma 443. apsvērumā minēto elektroniskā pasta vēstuli, neuzņēmās ekonomisko risku, kas bija saistīts ar tās vienošanās izpildīšanu, kuru tas bija noslēdzis ar prasītājām. Tāpat tā nav apgalvojusi, ka šis pārstāvis neatkarīgi nenoteica savu rīcību tirgū, bet vienīgi izpildīja norādījumus, ko tam bija devušas prasītājas.

616 No otras puses, Komisija nenoliedz, ka vienlaikus ar darbībām, kuras šis pārstāvis veica prasītāju labā, viņš sniedza pakalpojumus arī apmēram divdesmit citiem pārvadātājiem. Tāpat Komisija neapgalvo, ka minētais pārstāvis darbībās, uz kurām attiecas apstrīdētā lēmuma 443. apsvērumā minētā elektroniskā pasta vēstule, piedalījās prasītāju vārdā.

617 Turklāt pretēji tam, ko apgalvo Komisija, nevar arī uzskatīt, ka minētais pārstāvis nodeva prasītājām informāciju, kas bija ietverta apstrīdētā lēmuma 443. apsvērumā minētajā elektroniskā pasta vēstulē. Komisija, kurai bija pierādīšanas pienākums, tātad nav pierādījusi, ka tas tā bija.

618 Līdz ar to, nepastāvot citiem nopietniem, precīziem un saskanīgiem pierādījumiem, kas pierādītu, ka apstrīdētā lēmuma 443. apsvērumā minētā elektroniskā pasta vēstule tiecās pierādīt prasītāju dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā, tā ir jāsvītro no netiešo pierādījumu kopuma, kuru prasītājas apstrīd kopumā šā pamata desmitajā daļā.

5) Par piekto iebildumu attiecībā uz kļūdu tajā, ka vienotajā un turpinātajā pārkāpumā tika iekļauta prasītāju rīcība trešās valstīs

619 Prasītājas apgalvo, ka Komisija nav izpildījusi savu pienākumu pierādīt, ka "visa šī rīcība" iekļāvās vienotajā un turpinātajā pārkāpumā.

620 Prasītājas arī norāda, ka Komisija nav izpildījusi savu pienākumu norādīt pamatojumu, neatspēkojot pierādījumus un argumentus, kurus tās esot sniegušas, lai pierādītu, ka nepastāvēja cieša saikne starp šo rīcību un saistībā ar strīdīgo aizliegto vienošanos veiktajiem paziņojumiem. Šie pierādījumi un argumenti pierādot, ka minētajiem paziņojumiem un rīcībai, kas attiecās uz strīdīgo aizliegto vienošanos, bija atsevišķi mērķi, tajos bija iesaistīti atšķirīgi pārvadātāji un darbinieki un tiem bija atšķirīgs saturs, laika plānojums un atklātības līmenis.

621 Prasītājas piebilst, ka Komisija nav pierādījusi, ka viņu vietējais personāls vēlējās sniegt ieguldījumu globālas aizliegtās vienošanās īstenošanā attiecībā uz DP saskaņošanu, piedaloties trešās valstīs notikušā rīcībā. Viņu dalība šajā rīcībā turklāt nekādi neesot liecinājusi par to, ka tie būtu uzņēmušies ar strīdīgo aizliegto vienošanos saistīto risku.

622 Komisija apstrīd prasītāju argumentus.

623 Jānorāda, ka šis iebildums ir saistīts ar argumentu, kuru Vispārējā tiesa jau ir vērtējusi un noraidījusi, vērtējot šā pamata pirmās daļas pirmo iebildumu šā sprieduma 288. punktā.

624 Tādējādi šis iebildums ir jānoraida. Šī daļa tātad ir jāpieņem, ciktāl tā attiecas uz DP noteikšanu lidojumiem no Taizemes laikā no 2005. gada 20. jūlija līdz 2006. gada 14. februārim un apstrīdētā lēmuma 443. apsvērumu. Pārējā daļā tā ir jānoraida.

h) Par septīto daļu attiecībā uz kļūdām, vērtējot citu pārvadātāju apspriedes par prasītāju rīcību

625 Prasītājas pārmet Komisijai to, ka tā ir uzskatījusi, ka apstrīdētā lēmuma 196., 273., 406. un 415. apsvērumā aprakstītie pierādījumi iekļāvās vienotajā un turpinātajā pārkāpumā. Prasītāju ieskatā šie pierādījumi attiecas uz saziņu, kurā tās nepiedalījās, un satur vienīgi ar tām saistītu publiski pieejamu informāciju.

626 Komisija apstrīd prasītāju argumentus. It īpaši attiecībā uz *CPA* tabulu, kas aprakstīta apstrīdētā lēmuma 196. apsvērumā, Komisija norāda, ka tā ļauj saprast, ka prasītājas bija izpaudušas noteiktu aplūkojamo informāciju *CPA*, pirms šī informācija kļuva publiski pieejama. Tā piebilst, ka prasītājas nevar pierādīt, ka aplūkojamā atlikusī informācija jau bija publiski pieejama, vismaz attiecībā uz diviem pārvadātājiem, un ka apstrīdētā lēmuma 173., 237. un 394. apsvērumā ir aprakstīti citi pierādījumi par saziņu starp prasītāju darbiniekiem un *CPA*. Attiecībā uz apstrīdētā lēmuma 406. un 415. apsvērumā minēto saziņu Komisija apgalvo, ka bija runa par ziņām, kurās *AF* vērtēja prasītāju turpmāko rīcību. Šīs ziņas pierādot, ka *AF* un *KLM* plānoja pielāgot savu politiku DP jomā *Lufthansa* un prasītāju politikai. Komisija piebilst, ka 173., 174., 425., 546. un 966. apsvērumā aprakstītā saziņa apstiprina tās viedokli.

627 Apstrīdētā lēmuma 791. apsvērumā Komisija aprakstīja dažādos saziņas gadījumus, kuros tās ieskatā prasītājas piedalījās. Šā apsvēruma beigās Komisija, atsaucoties uz apstrīdētā lēmuma 196., 273., 406., 415., 425., 491., 506. un 559. apsvērumu, piebilda, ka "turklāt ir citi pierādījumi par saziņu ar konkurentiem".

628 Šī daļa attiecas uz četriem no šiem astoņiem apsvērumiem.

629 Pirmkārt, apstrīdētā lēmuma 196. apsvērumā Komisija atsaucās uz dokumentiem, kas atklāti kāda *CPA* darbinieka portatīvajā datorā. Dokumentu mapes nosaukums ir "Pārskats par DP 2001. gada 6. decembrī", un tajā ir ietverta tabula ar nosaukumu "DP atcelšana pa valstīm". No šīs tabulas it īpaši izriet, ka "Skandināvijā" prasītājas paredzēja atcelt DP 2001. gada 20. decembrī, bet *CPA* vēl "gaid[īja]" "oficiālu atzinumu".

630 Prasītājas tomēr jau bija ar 2001. gada 5. decembra paziņojumu presei paziņojušas, ka tās atcels DP no tā paša gada 20. decembra. Kā izriet no administratīvā procesa lietas materiāliem, pieci no septiņiem pārējiem tabulā "DP atcelšana pa valstīm" identificētajiem pārvadātājiem laikā no 2001. gada 21. novembra līdz 6. decembrim bija publiski paziņojuši, ka tie atcels DP 2001. gada decembrī.

631 Attiecībā uz diviem pārējiem aplūkojamajā tabulā identificētajiem pārvadātājiem ir taisnība, ka prasītājas nav pierādījušas, ka tie būtu paziņojuši savu nodomu atcelt DP 6. decembrī vai iepriekš. Tomēr jānorāda, tāpat kā norāda prasītājas, ka administratīvā procesa lietas materiālos nav minēti datumi, kuros tika publicēts to paziņojums par plānu atcelt DP, un ka viens no šiem pārvadātājiem prasības celšanas datumā bija beidzis pastāvēt. Šajos apstākļos, ņemot vērā to, ka attiecīgie paziņojumi tika publicēti vairāk nekā piecpadsmit gadus pirms šā datuma, nevar par tiem izteikt pārmetumus prasītājām.

632 Tātad Komisijai nebija pamata no apstrīdētā lēmuma 196. apsvērumā minētā dokumenta secināt, ka pastāvēja pretkonkurences saziņa, kurā bija iesaistītas prasītājas. Tas vien, ka prasītājas vairākus mēnešus (173. un 237. apsvērums) vai pat gadus (394. apsvērums) piedalījās daudzpusējā saziņā, kurā piedalījās arī *CPA*, nevar likt apšaubīt šo secinājumu.

633 Otrkārt, apstrīdētā lēmuma 273. apsvērumā Komisija atsaucās uz *Qantas* 2003. gada 17. februāra iekšēju elektroniskā pasta vēstuli, no kuras izriet, ka vairāki pārvadātāji, tostarp prasītājas, bija "norādījuši, ka paaugstinās DP no 0,06 GBP/kg līdz 0,09 GBP/kg", un ka "[*Lufthansa*] Vācijā vajadzētu paziņot par paaugstināšanu no 0,10 euro/kg līdz 0,15 euro/kg rītdien".

634 Prasītājas gan norāda, ka pārvadātājs *Qantas* būtu varējis iegūt šo informāciju netieši, piemēram, no viņu interneta vietnes vai no kāda ekspeditora. Tomēr tās nav sniegušas nekādus pierādījumus šā argumenta atbalstam.

635 Vienīgais, ko prasītājas min savas argumentācijas atbalstam, ir kāda ekspeditora 2003. gada 14. februārī publicēts informatīvs izdevums. Tomēr šajā dokumentā prasītājas nav minētas. Gluži pretēji, tajā ir norādīts šādi:

"Piektdien, 14. februārī, mēs tikām brīdināti par to, ka *Cargolux*, [..], *British*, *KLM*, [..] un *Lan Chile* grupa (apmēram pieci [pārvadātāji]) paaugstinās DP par pieciem centiem, tādējādi tai pieaugot līdz 0,15 USD/kg. Mums vajadzētu saņemt paziņojumu no gandrīz visiem [pārvadātājiem] nākamajā nedēļā."

636 Prasītājas tādējādi nav pierādījušas, ka Komisija pieļāva kļūdu, izmantojot pret tām apstrīdētā lēmuma 273. apsvērumā minēto elektroniskā pasta vēstuli.

637 Treškārt, Komisija atsaucās uz diviem *AF* iekšējas elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņas gadījumiem.

638 Pirmām kārtām, apstrīdētā lēmuma 406. apsvērumā Komisija balstījās uz *AF* 2004. gada 20. septembra iekšēju elektroniskā pasta vēstuli. Šī elektroniskā pasta vēstule attiecas uz situāciju Dānijā un ir formulēta šādi:

"Mēs tikko uzzinājām, ka [*Lufthansa*] paaugstinās DP līdz 0,30 euro [2004. gada] 4. oktobrī. Es pieņemu, ka [*SAS*] ļoti drīz rīkosies līdzīgi un ka mēs pielāgosimies [*SAS*] līmenim."

639 Formulējuma "es pieņemu" (*I guess*) lietojums šajā elektroniskā pasta vēstulē liecina par zināmu neskaidrību attiecībā uz prasītāju nodomiem, kas tiecas atspēkot šādas saziņas esamību.

640 Pārējie dokumenti lietas materiālos nav pārliecinošāki. Iepazīšanās ar informācijas apmaiņas kopumu, kurā iekļāvās minētā elektroniskā pasta vēstule, pierāda, ka apstrīdētā lēmuma 406. apsvērumā minētais pieņēmums bija vērsts vienīgi uz to, lai kompensētu informācijas trūkumu par prasītāju nodomiem. Šajā informācijas apmaiņā ir norādīts, ka prasītāju paziņojums "vēl nav gatavs" un ka, "domāju, ir jāgaida [prasītāju] nostāja". Tāpat ir minēta iespēja, ka prasītājas "nebrīdin[ās]".

641 Tomēr pretēji tam, ko apgalvo Komisija, nekas neļauj uzskatīt, ka *AF* gaidīja, ka prasītājas tai darīs zināmus savus nodomus paaugstināt DP divpusējā, nevis publiskā ceļā. Gluži pretēji, no *AF* 2004. gada 23. septembra iekšējas elektroniskā pasta vēstules izriet, ka galu galā *AF* uzzināja par šiem nodomiem no prasītāju informatīva izdevuma, kuru *AF* bija abonējusi.

642 Otrām kārtām, apstrīdētā lēmuma 415. apsvērumā Komisija atsaucas uz 2004. gada 23. septembra elektroniskā pasta vēstuli ar nosaukumu "Degvielas piemaksa Dānija", kurā *AF* jautā *KLM*, vai šai sabiedrībai ir bijusi "iespēja noskaidrot jautājumu par *KL*[*M*] pielāgošanos *AF*, [*Lufthansa*] un [prasītājām]".

643 Tomēr ne šajā elektroniskā pasta vēstulē, ne elektroniskā pasta vēstulēs pirms vai pēc tās nav atsauces uz kādu iespējamu saziņu starp *AF* un prasītājām. Tajās arī nav izteikts pieņēmums, ka šāda saziņa ir bijusi. Gluži pretēji, no *AF* 2004. gada 20. septembra iekšējas elektroniskā pasta vēstules un no prasītāju procesuālajiem rakstiem izriet, ka bija runa par vēlēšanos pārliecināties, ka pēc *AF* un *KLM* vienošanās *KLM* vairs nenosaka zemāku DP nekā konkurencei atbilstošā DP.

644 Pārējie dokumenti, uz kuriem Komisija atsaucas savos procesuālajos rakstos (apstrīdētā lēmuma 173., 174., 425., 546. un 966. apsvērums), neatspēko šo secinājumu.

645 Vispirms – apstrīdētā lēmuma 546. apsvērumā minētā elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņa nepierāda, ka bija notikusi saziņa starp *AF* un prasītājām. Kā norāda Komisija, šī elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņa vienīgi pierāda, ka prasītājas pielāgoja savu rīcību *AF* un *KLM* rīcībai un mudināja *SAC* rīkoties tāpat. Turklāt minētā elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņa notika 2005. gada novembrī. Tā tātad notika vairāk nekā gadu pēc apstrīdētā lēmuma 415. apsvērumā minētās elektroniskā pasta vēstules.

646 Turpinot – apstrīdētā lēmuma 173. un 174. apsvērumā minētā 2001. gada 22. janvāra sanāksme notika vairāk nekā trīs gadus pirms apstrīdētā lēmuma 415. apsvērumā minētās elektroniskā pasta vēstules.

647 Turklāt pretēji tam, kas ir norādīts apstrīdētā lēmuma 966. apsvērumā, tās nebija prasītājas, kurām *AF* nosūtīja 2005. gada 27. jūnija elektroniskā pasta vēstuli, no kuras izriet, ka "mēs "vienojāmies" par 3,30 DKK *AF*/*KL*[*M*] no 2005. gada 7. jūlija". *AF* šo elektroniskā pasta vēstuli sūtīja *Lufthansa*, kura to pēc tam pārsūtīja prasītājām.

648 Visbeidzot strīdīgā saziņa, kas minēta apstrīdētā lēmuma 425. apsvērumā, ir *BARIG* kravu pārvadājumu komitejas 2004. gada 3. septembra sanāksme, kurā piedalījās tostarp prasītājas, *Lufthansa* un *AF*. Ir taisnība, ka šī sanāksme attiecās it īpaši uz DP. Tomēr, kā izriet no šā

sprieduma 448. punkta, bija runa par to, ka *Lufthansa* informēja pārējos minētās sanāksmes dalībniekus par pēdējiem ar to saistītajiem jaunumiem šajā jomā. Turklāt, kā izriet no minētās sanāksmes protokola, tā galvenokārt attiecās uz situāciju Vācijā.

649 Komisija tādējādi nevar no minētās sanāksmes secināt, ka pastāvēja vietēja saziņa starp *AF* un prasītājām Dānijā.

650 Ņemot vērā iepriekš minēto un nepastāvot citiem nopietniem, precīziem un saskanīgiem pierādījumiem, kas pierādītu, ka apstrīdētā lēmuma 196., 406. un 415. apsvērumā minētā saziņa var pierādīt prasītāju dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā, tā ir jāsvītro no netiešo pierādījumu kopuma, kuru prasītājas apstrīd kopumā šā pamata desmitajā daļā.

i) Par devīto daļu attiecībā uz kļūdām, vērtējot to, kāda bija prasītāju informētība par pārējo apsūdzēto pārvadātāju rīcību

651 Prasītājas apgalvo, ka Komisija nav izpildījusi savu pienākumu pierādīt, ka tās zināja vai tām vajadzētu zināt par visu pretkonkurences rīcību attiecībā uz piemaksām un atteikumu maksāt komisijas maksas, kurā tās nepiedalījās un par kuru tās nebija gatavas uzņemties risku.

652 Saskaņā ar šā sprieduma 459. punktā minēto judikatūru, lai uz prasītājām attiecinātu vienoto un turpināto pārkāpumu kopumā, Komisijai vajadzēja pierādīt vai nu to, ka prasītājas piedalījās visā rīcībā, kas veidoja šo pārkāpumu, vai arī to, ka tās zināja par visu pārkāpjošo rīcību, kuru bija plānojuši vai īstenojuši pārējie aizliegtās vienošanās dalībnieki, tiecoties sasniegt tos pašus mērķus, bet kurā prasītājas nepiedalījās tieši, vai varēja saprātīgi to paredzēt un bija gatavas uzņemties tās risku.

653 Tomēr ar to vien, ka nolīguma, kurā uzņēmums ir piedalījies, mērķis sakrīt ar globālas aizliegtās vienošanās mērķi, nepietiek, lai to sauktu pie atbildības par to, ka tas ir bijis visas aizliegtās vienošanās dalībnieks. Tā tas ir pat tad, ja starp šo nolīgumu un globālo aizliegto vienošanos ir objektīvas saiknes. Tikai gadījumā, ja attiecīgais uzņēmums zināja vai tam vajadzēja zināt, ka, esot aizliegtās vienošanās dalībniekam, tas iesaistījās globālajā aizliegtās vienošanās īstenošanā, tā dalību attiecīgajā nolīgumā varētu [var] uzskatīt par pievienošanos šīs pašas aizliegtās vienošanās īstenošanai (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2011. gada 30. novembris, *Quinn Barlo* u.c./Komisija, T-208/06, EU:T:2011:701, 144. un 150. punkts un tajos minētā judikatūra).

654 Komisijai bija pienākums pierādīt, ka attiecīgajam uzņēmumam bija prasītā informētība par pretkonkurences rīcību, kuru plānoja vai bija īstenojuši pārējie globālās aizliegtās vienošanās dalībnieki, bet kurā šis uzņēmums nebija tieši piedalījies (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2012. gada 6. decembris, Komisija/*Verhuizingen Coppens*, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 67. punkts).

655 Šim nolūkam Komisijai ir jāapkopo pietiekami precīzi un saskanīgi pierādījumi, lai pierādītu, ka attiecīgajam uzņēmumam bija šāda informētība (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2002. gada 20. marts, *Sigma Tecnologie*/Komisija, T-28/99, EU:T:2002:76, 51. punkts).

656 Tomēr Komisijai nav pienākuma pierādīt, ka attiecīgajam uzņēmumam bija sīkumos zināms vai tam vajadzēta zināt par to, kādas vienošanās bija panāktas strīdīgā saziņā, kurā tas nebija piedalījies. Tāpat tai nav pienākuma pierādīt, ka aplūkojamais uzņēmums zināja vai tam vajadzēja zināt par visu šīs saziņas kopumu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2006. gada 14. decembris, *Raiffeisen Zentralbank Österreich* u.c./Komisija, no T-259/02 līdz T-264/02 un T-271/02, EU:T:2006:396, 193. punkts).

657 Tātad attiecīgajam uzņēmumam ir jāzina visaptverošās aizliegtās vienošanās darbības joma un raksturīgās pamatiezīmes [vispārējās aizliegtās vienošanās vispārējais tvērums un būtiskās iezīmes] (skat. spriedumu, 2014. gada 10. oktobris, *Soliver*/Komisija, T-68/09, EU:T:2014:867, 64. punkts un tajā minētā judikatūra).

658 Ja tas tā ir, tad apstākli, ka uzņēmums nav piedalījies visās aizliegto vienošanos veidojošajās daļās vai ka tam ir bijusi neliela loma aspektos, kuros tas ir piedalījies, ņem vērā, tikai vērtējot pārkāpuma smagumu un attiecīgā gadījumā – nosakot naudas soda apmēru (skat. spriedumu, 2014. gada 10. oktobris, *Soliver*/Komisija, T-68/09, EU:T:2014:867, 65. punkts un tajā minētā judikatūra).

659 Tas, vai Komisijai bija pamats secināt, ka prasītājām bija prasītā informētība par pārējo apsūdzēto pārvadātāju rīcību, kurā tās nebija tieši piedalījušās, saistībā, pirmām kārtām, ar piemaksām, un, otrām kārtām, ar atteikumu maksāt komisijas maksas, ir jāvērtē, ņemot vērā šos principus.

1) Par piemaksām

660 Prasītājas apgalvo, ka tās nezināja un nevarēja zināt par dažādu veidu rīcību, ko īstenojuši pārējie apsūdzētie pārvadātāji attiecībā uz piemaksām. Šīs tēzes pamatojumam prasītājas min divus argumentus.

661 Pirmkārt, prasītājas norāda, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 791. apsvērumā ir kļūdaini balstījusies uz *Lufthansa* elektroniskā pasta vēstulēm, kurās bija ietverti paziņojumi par DP, lai pamatotu to, ka prasītājas zināja vai vismaz tām vajadzēja zināt, ka *Lufthansa* saskaņoja DP ar citiem pārvadātājiem. Šajās elektroniskā pasta vēstulēs esot tikai ietverti *Lufthansa* publiskie paziņojumi DP jomā, tās neatklājot neko par iepriekšēju saskaņošanu pamatgrupā, tās attiecoties tikai uz laikposmiem no 2003. gada februāra līdz 2004. gada septembrim un no 2005. gada marta līdz 2005. gada septembrim, un *Lufthansa* atbildīgais par pārdošanu Vācijā tās esot adresējis vai nu saviem vietējiem kolēģiem no 18 citiem pārvadātājiem, no kuriem vairāki neesot atzīti par atbildīgiem par vienoto un turpināto pārkāpumu, vai arī pārvadātājiem, kuri iegādājās jaudu no *Lufthansa*.

662 Otrkārt, Komisija neesot vērtējusi piecus argumentus un pierādījumus, ko prasītājas esot sniegušas, lai pierādītu, ka viņu darbinieki neko nezināja par citu pārvadātāju rīcību, ka tiem nebija nekādu iemeslu citus pārvadātājus turēt aizdomās un tie nebija gatavi uzņemties ar to saistīto risku.

663 Pirmām kārtām, *Lufthansa* iekšējie norādījumi, kuru kopija esot nosūtīta prasītājām, parādot, ka *Lufthansa* aktīvi veica dažādus pasākumus, lai izpildītu konkurences noteikumus attiecībā uz piemaksām. Šajos norādījumos nekad neesot minēta iepriekšēja paziņošana par saskaņošanu starp *Lufthansa* un pārējiem apsūdzētajiem pārvadātājiem, kuri lielākoties piederēja pie pamatgrupas. Savas argumentācijas atbalstam prasītājas min *Lufthansa* valdes 1999. gada 21. decembra rezolūciju par DP ieviešanu.

664 Otrām kārtām, *Lufthansa* esot apstiprinājusi, ka tā neinformēja prasītājas par savu saziņu ar citiem pārvadātājiem. Kad *Lufthansa* galvenais darbinieks pamatgrupā nodeva prasītājām informāciju par šiem pārvadātājiem, viņš neatklāja, ka bija iepriekš sazinājies ar viņiem, bet gan atsaucās uz to, ko pats personīgi sagaida, vai uz publiski pieejamu informāciju.

665 Trešām kārtām, prasītāju darbinieki neesot piederējuši pie pamatgrupas tīkla. To esot veidojušas galveno pārvadātāju augstākās amatpersonas un viņu personīgās kontaktpersonas no citiem pārvadātājiem.

666 Ceturtām kārtām, prasītājas neesot varējušas noteikt pamatgrupas darbības, pamatojoties uz tās locekļu rīcību tirgū.

667 Piektām kārtām, prasītājas neesot varējušas zināt par rīcību, kas īstenota trešās valstīs, kurās prasītājas neveica nekādas darbības. Turklāt neesot nekādu pierādījumu par to, ka prasītājas bija gatavas uzņemties šīs rīcības radīto risku. Gluži pretēji, tās esot saņēmušas no Dānijas konkurences iestādes skaidrus apliecinājumus par to, ka šajā ziņā nepastāvēja nekādi riski.

668 Komisija apstrīd prasītāju argumentus.

669 Jāatgādina, ka apstrīdētā lēmuma 882. apsvērumā Komisija secināja, ka prasītājas bija "iesaistītas divos no trim elementiem (DP un DRP)", kas veidoja vienoto un turpināto pārkāpumu, nevis ka tām tikai bija apstiprināta vai prezumēta informētība par šo pārkāpumu. No Komisijas atbildēm uz *Air Canada* un *British Airways* argumentiem apstrīdētā lēmuma 894.–897. apsvērumā tomēr izriet, ka tas nenozīmē, ka Komisija uzskatīja, ka prasītājas bija tieši piedalījušās visās pretkonkurences darbībās, kas ietilpa šajās daļās.

670 Pirmkārt, attiecībā uz DP Komisija apstrīdētā lēmuma 791. apsvērumā atsaucas uz astoņiem saziņas gadījumiem, lai norādītu, ka prasītājas "zināja vai tām vajadzēja zināt, ka *Lufthansa* saskaņoja DP piemērošanu ar citiem pārvadātājiem". Kā izriet no apstrīdētā lēmuma 1248. zemsvītras piezīmes, ir runa par apstrīdētā lēmuma 274., 279., 346., 411., 446., 450., 482. un 495. apsvērumā aprakstītajām elektroniskā pasta vēstulēm, kurās *Lufthansa* dažādiem pārvadātājiem nosūtīja savus paziņojumus par DP paaugstināšanu.

671 Starp šo astoņu elektroniskā pasta vēstuļu adresātiem kopā ir desmit apsūdzētie pārvadātāji. Pieci no šiem pārvadātājiem, proti, *Air Canada*, *CPA*, *Japan Airlines*, *SAC* un prasītājas, ir starp tiem adresātiem, kuriem nosūtītas visas minētās elektroniskā pasta vēstules. Atlikušie pieci apsūdzētie pārvadātāji, proti, *AF*, *Cargolux*, *KLM*, *Lan Airlines* un *Martinair*, saņēma divas līdz piecas elektroniskā pasta vēstules.

672 Tomēr prasītājas ir piedalījušās citā pretkonkurences saziņā ar katru no šiem desmit pārvadātājiem, izņemot *Lan Airlines*. Tā, vispirms prasītājas sazinājās ar *Air Canada* un *KLM* gan par DP ieviešanu, gan tās īstenošanu (apstrīdētā lēmuma 135., 144.–146., 174. un 394. apsvērums). Turpinot – prasītājas saskaņoja rīcību ar *Japan Airlines*, *Lufthansa* un *SAC* attiecībā uz DP īstenošanu gan *WOW* aliansē (šā lēmuma 401., 434., 484., 488., 490., 494., 496., 497., 512., 531. un 546. apsvērums), gan ārpus tās (minētā lēmuma 145., 146., 204. un 559. apsvērums). Visbeidzot prasītājas piedalījās saziņā par DP īstenošanu ar *AF* (apstrīdētā lēmuma 146., 174., 204. un 394. apsvērums), *Cargolux* (tā paša lēmuma 174. un 394. apsvērums), *Martinair* (apstrīdētā lēmuma 204. un 394. apsvērums) un *CPA* (apstrīdētā lēmuma 295. un 394. apsvērums).

673 Vairākos no iepriekšējā punktā identificētajiem saziņas gadījumiem bija iesaistīts gan astoņu aplūkojamo elektroniskā pasta vēstuļu autors (*Lufthansa*), gan vismaz četri no apsūdzētajiem pārvadātājiem, kas bija starp to adresātiem (apstrīdētā lēmuma 145., 146. un 394. apsvērums).

674 Savukārt apstāklim, ka starp apstrīdētā lēmuma 274., 279., 346., 411., 446., 450., 482. un 495. apsvērumā aprakstīto elektroniskā pasta vēstuļu adresātiem bija neapsūdzēti pārvadātāji un apsūdzēti pārvadātāji, kas ar *Lufthansa* bija noslēguši nolīgumus par jaudas rezervēšanu, nav nozīmes to pašu iemeslu dēļ kā tie, kas izmantoti šā sprieduma 463.–465. un 475.–495. punktā.

675 Savukārt par apstākli, ka aplūkojamās elektroniskā pasta vēstules attiecās tikai uz laikposmiem no 2003. gada februāra līdz 2004. gada septembrim un no 2005. gada marta līdz 2005. gada septembrim, ir jāuzskata, ka pret prasītājām vērstie pierādījumi, kas minēti apstrīdētā lēmuma 791. apsvērumā, kā šajā apsvērumā norāda Komisija, ir vērsti uz to, lai pierādītu informētību par plašāku aizliegto vienošanos, kurā iesaistīta *Lufthansa* un citi apsūdzētie pārvadātāji, tostarp laikposmā pirms strīdīgajām elektroniskā pasta vēstulēm. Tā tas ir it īpaši ar apstrīdētā lēmuma 174. apsvērumā aprakstīto 2001. gada 22. janvāra "draudzīgo sanāksmi", kurā tika apspriestas DP līmeņa izmaiņas un kurā piedalījās *Lufthansa*, prasītājas un vairāki citi apsūdzētie pārvadātāji (skat. šā sprieduma 447. punktu). Tas pats attiecas arī uz apstrīdētā lēmuma 237. apsvērumā minēto elektroniskā pasta vēstuli, kurā aprakstīta saziņa, kurā bija iesaistītas gan prasītājas, gan *Lufthansa* un vairāki citi apsūdzētie pārvadātāji un kura attiecās uz DP piemērošanu.

676 Šajos apstākļos, turklāt ņemot vērā, ka prasītājas nav pierādījušas, ka apstrīdētā lēmuma 274., 279., 346., 411., 446., 450., 482. un 495. apsvērumā minētajām elektroniskā pasta vēstulēm var būt cits ticams skaidrojums, nevis DP saskaņošana, Komisija varēja secināt, ka tās varēja prasītājām sniegt pietiekamu informētību par saskaņošanu starp *Lufthansa* un citiem apsūdzētajiem pārvadātājiem.

677 Turklāt jānorāda, ka vairāki citi strīdīgās saziņas gadījumi, uz kuriem Komisija atsaucas apstrīdētajā lēmumā, bija tādi, kas varēja sniegt prasītājām pietiekamu informētību par saskaņošanu starp *Lufthansa* un citiem apsūdzētajiem pārvadātājiem. Tāda it īpaši ir apstrīdētā lēmuma 966. apsvērumā minētā 2005. gada 27. jūnija elektroniskā pasta vēstule, no kuras izriet, ka "mēs "vienojāmies" par 3,30 DKK *AF*/*KL*[*M*] no 2005. gada 7. jūlija". Kā izriet, no šā sprieduma 647. punkta, tā ir nevis elektroniskā pasta vēstule, kuru *AF* sūtīja prasītājām, bet gan *AF* elektroniskā pasta vēstule, kuru *Lufthansa* tām pārsūtīja.

678 Tāpat ir ar 2003. gada 17. februāra elektroniskā pasta vēstuli, kas arī ir minēta apstrīdētā lēmuma 966. apsvērumā. Šajā elektroniskā pasta vēstulē *Lufthansa* prasītājām norāda šādi:

"Kā tika apspriests pagājušajā nedēļā, mēs paaugstināsim [DP no] 3.3.2003. Es pievienoju paziņojumu presei vāciski, angļu valodas versija sekos pavisam drīz. Kā man bijusi iespēja redzēt, [*British Airways*], *KL*[*M*], [..] arī ir sākuši rīkoties. Tāpat esmu dzirdējis, ka [*Cargolux*], [..] un citi arī rīkosies tāpat."

679 Pretēji tam, ko apgalvo prasītājas, nevar uzskatīt, ka šī elektroniskā pasta vēstule tām atklāja tikai to, "kādu rīcību [*Lufthansa*] sagaidīja no citiem pārvadātājiem, vai publiski pieejamu informāciju". Gluži pretēji, no minētās elektroniskā pasta vēstules izriet, ka atšķirībā no *British Airways*, *KLM* un kāda cita pārvadātāja *Cargolux* un vēl kāds pārvadātājs vēl nebija publiski informējuši par saviem nodomiem. Savukārt, kā norāda Komisija, formulējums "esmu dzirdējis" parāda, ka *Lufthansa* neinformēja prasītājas vienīgi par savām gaidām.

680 Tādējādi Komisija nav pieļāvusi kļūdu, apstrīdētā lēmuma 791. apsvērumā norādot, ka prasītājas bija pietiekami informētas par saskaņošanu starp *Lufthansa* un citiem apsūdzētajiem pārvadātājiem.

681 Tāpat Komisijai bija pamats uzskatīt, ka no apstrīdētā lēmuma 791. apsvērumā minētajiem pierādījumiem prasītājas guva pietiekamu informētību par rīcību, kas īstenota trešās valstīs, kurās prasītājas neveica darbību. No apstrīdētā lēmuma 889. apsvēruma izriet, ka DP bija vispārpiemērojams pasākums, kurš neattiecās konkrēti uz vienu maršrutu, bet kura mērķis bija tikt piemērotam visos maršrutos globālā līmenī (skat. šā sprieduma 277.–291. punktu). Jebkurš rūpīgs saimnieciskās darbības veicējs, kuram būtu zināms šīs saskaņošanas apmērs, būtu zinājis vai vismaz tam vajadzētu zināt, ka tā attiecās uz trešām valstīm, kurās viņš neveica darbību.

682 Apliecinājumi, kurus prasītājas esot saņēmušas no Dānijas konkurences iestādes, tām šajā ziņā nekādi nepalīdz. No apstrīdētā lēmuma 1268. un 1271. apsvēruma izriet – prasītājas apgalvo, ka secina šos apliecinājumus no lēmuma, kurā Dānijas konkurences iestāde ir norādījusi, ka Komisijai "ir kompetence tikai attiecībā uz maršrutiem [Savienības] iekšienē, nevis maršrutiem [starp Savienību un trešām valstīm]". Tomēr šis lēmums ir datēts ar 2002. gadu. Tas tātad ir pieņemts pirms tam, kad Komisijas kompetence tika paplašināta, to attiecinot uz LESD 101. panta piemērošanu starptautiskajam gaisa transportam starp Savienību un trešām valstīm (šī kompetences paplašināšana notika, stājoties spēkā Regulai Nr. 411/2004) un uz EEZ līguma 53. panta piemērošanu starptautiskajam transportam EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un trešām valstīm (šī kompetences paplašināšana notika, stājoties spēkā EEZ Apvienotās komitejas Lēmumam Nr. 40/2005 (2005. gada 11. marts), ar ko groza EEZ līguma XIII pielikumu (Transports) un 21. protokolu (par uzņēmumiem piemērojamo konkurences noteikumu īstenošanu) (OV 2005, L 198, 38. lpp.)). Tādējādi apstrīdētā lēmuma 1271. apsvērumā Komisija nepieļāva kļūdu, uzskatot, ka Dānijas konkurences iestādes lēmums, uz ko atsaucās prasītājas, attiecās uz "iepriekš pastāvējušu juridisko situāciju", no kuras tās tādējādi nevarēja gūt nekādu tiesisko paļāvību.

683 Komisija tādējādi pamatoti uzskatīja, ka prasītājām bija vajadzīgā informētība par DP saskaņošanu starp *Lufthansa* un citiem apsūdzētajiem pārvadātājiem, kā arī trešās valstīs, kurās tās neveica darbību.

684 Otrkārt, attiecībā uz DRP Komisija apstrīdētā lēmuma 792. apsvērumā apkopoja pierādījumus, uz kuriem tā balstījās, lai secinātu, ka prasītājas tieši piedalījās vienotā un turpinātā pārkāpuma daļā, kas saistīta ar DRP. Tā Komisija it īpaši no šiem pierādījumiem secināja, ka prasītājām bija "zināšanas par plašāku DRP saskaņošanu, ciktāl [tām] bija tieša saziņa ar konkurentiem par DRP īstenošanu".

685 Šajā daļā prasītājas neizvirza nevienu argumentu, ar ko tiektos atspēkot šo argumentāciju. No prasītāju procesuālajiem rakstiem var secināt ne vairāk kā to, ka tās pārmet Komisijai, ka tā uzskatīja, ka prasītājas bija informētas par saskaņošanu attiecībā uz DRP valstīs, kurās tās neveica darbību.

686 No apstrīdētā lēmuma 889. apsvēruma tomēr izriet, ka, tāpat kā DP (skat. šā sprieduma 681. punktu), DRP bija vispārpiemērojams pasākums, kurš neattiecās konkrēti uz vienu maršrutu, bet kura mērķis bija tikt piemērotam visos maršrutos globālā līmenī. Jebkurš rūpīgs saimnieciskās darbības veicējs, kuram būtu zināms šīs saskaņošanas apmērs, tātad būtu zinājis vai vismaz tam vajadzētu zināt, ka tā attiecās uz trešām valstīm, kurās viņš neveica darbību.

687 Ņemot vērā iepriekš minēto, tātad ir jāsecina, ka prasītājām nav pamata pārmest Komisijai to, ka tā secināja, ka prasītājas bija pietiekami informētas par vienotā un turpinātā pārkāpuma daļas, kas saistīta ar DRP, elementiem, kuros tās pašas tieši nepiedalījās.

688 Neviens no pārējiem prasītāju argumentiem nevar atspēkot šos secinājumus.

689 Pirmām kārtām, ņemot vērā to, ka Komisijas minētie dokumenti ļāva prasītājām iegūt pietiekamu informētību par tiem strīdīgās saziņas saistībā ar piemaksām gadījumiem, kuros tās pašas nebija tieši piedalījušās, nebija nepieciešams, lai prasītājas par tiem uzzinātu arī ar citiem līdzekļiem, tostarp tādiem kā sarunas ar *Lufthansa*, novērojumi par konkurentu rīcību tirgū vai piederība apgalvotam "pamatgrupas tīklam".

690 Līdz ar to Komisijai nevar pārmest, ka tā nav skaidri vērtējusi prasītāju šajā ziņā izvirzītos argumentus.

691 Otrām kārtām, attiecībā uz argumentu par pasākumiem, ko *Lufthansa* esot veikusi, lai izpildītu konkurences noteikumus, vispirms jānorāda, ka prasītājas nepierāda, ka tās par tiem zināja pārkāpuma laikā. Gluži pretēji, prasītājas pašas replikas rakstā atzīst, ka tās "nevarēja atrast nevienu elektroniskā pasta vēstuli, kurā [*Lufthansa*] būtu sūtījusi savas 2000. gada pamatnostādnes par DP ieviešanu [*SAS Cargo*]".

692 Turpinot jānorāda, ka vienīgais pierādījums, kuru prasītājas norāda šā argumenta atbalstam, ir *Lufthansa* valdes 1999. gada 21. decembra rezolūcija par DP ieviešanu. Tomēr, kā pamatoti norāda Komisija, šī rezolūcija attiecas tikai uz paziņojumu par DP ieviešanu 1999. gada decembra beigās un nekādi neliecina par iekšējo politiku saistībā ar konkurences noteikumu ievērošanu, īstenojot piemaksas.

693 Visbeidzot katrā ziņā jānorāda – kā būtībā norāda Komisija, apliecinājumi, ko prasītājas varēja iegūt attiecībā uz konkurences noteikumu ievērošanu, nevarēja saprātīgi pamatot secinājumu, ka *Lufthansa* izpildīja konkurences noteikumus. Principā uzņēmumi paši uzņemas risku par varbūtēji kļūdainu savas tiesiskās situācijas vērtējumu, kas atbilst vispārzināmai atziņai, ka nezināšana neatbrīvo no soda (spriedums, 2015. gada 15. jūlijs, *Socitrel* un *Companhia Previdente* /Komisija, T-413/10 un T-414/10, EU:T:2015:500, 304. punkts).

694 Tāpēc šis iebildums ir jānoraida.

2) Par atteikumu maksāt komisijas maksas

695 Prasītājas apgalvo – Komisija kļūdaini uzskatīja, ka, ņemot vērā to, ka prasītājas bija iesaistītas vienotā un turpinātā pārkāpuma ar piemaksām saistītajās daļās, tās varēja saprātīgi paredzēt pārējo apsūdzēto pārvadātāju rīcību attiecībā uz atteikumu maksāt komisijas maksas un bija gatavas uzņemties ar to saistīto risku. Pirmām kārtām, atteikumam maksāt komisijas maksas neesot bijis tas pats pretkonkurences mērķis kā piemaksām. Otrām kārtām, katrā ziņā tikai ar dažādu vienotā un turpinātā pārkāpuma daļu mērķa identiskumu neesot pietiekami, lai pierādītu, ka prasītājām bija prasītā informētība par daļu, kas saistīta ar atteikumu maksāt komisijas maksas.

696 Komisija būtībā apgalvo, ka prasītājas esot varējušas saprātīgi paredzēt atteikumu maksāt komisijas maksas un bijušas gatavas uzņemties tā risku, jo vienotā un turpinātā pārkāpuma dažādās daļas bija cieši saistītas. Piemaksu pretkonkurences mērķis nebūtu sasniegts, ja uz piemaksām tiktu attiecināta cenu konkurence, izmantojot komisijas maksas.

697 Atbildes uz repliku posmā Komisija piebilst, ka replikas raksts un tā pielikumi, kā arī apstrīdētā lēmuma 680. un 686. apsvērumā minētās elektroniskā pasta vēstules pierāda, ka komisiju maksas bija apspriešanas priekšmets *WOW* aliansē un ka prasītājām bija zināmas vai tām esot vajadzējis zināt, ka tās pašas un pārējie pārvadātāji nemaksā komisijas maksas par piemaksām.

698 Jākonstatē, ka apstrīdētā lēmuma 882. apsvērumā Komisija būtībā uzskatīja, ka prasītājas bija tieši iesaistītas tikai divās no trim vienotā un turpinātā pārkāpuma daļām, proti, attiecībā uz DP un DRP. Tomēr Komisija uzskatīja, ka prasītājas varēja atzīt par atbildīgām arī par vienotā un turpinātā pārkāpuma trešo daļu, proti, attiecībā uz atteikumu maksāt komisijas maksas. Komisijas ieskatā, ņemot vērā to, ka prasītājas bija iesaistītas šajās vienotā un turpinātā pārkāpuma daļās, tās esot "varējušas saprātīgi paredzēt sarunas starp iesaistītajiem dalībniekiem par tādu saistītu tēmu kā [atteikums maksāt] komisijas maks[as] par piemaksām un bija gatavas uzņemties tā risku". Atbildes rakstā uz repliku Komisija precizēja, ka tas tā bija, jo "mērķi saskaņot piemaksas (šajā gadījumā – izvairīties no cenu konkurences) nevarētu sasniegt, ja piemaksām piemērotu komisijas maksas".

699 To darot, Komisija savus secinājumus nebalstīja uz īpašiem pierādījumiem, bet būtībā vienīgi prezumēja, ka prasītājām bija zināma vienotā un turpinātā pārkāpuma daļa, kas saistīta ar atteikumu maksāt komisijas maksas, pamatojoties uz to, ka tai bija identisks mērķis kā pārējām divām šā pārkāpuma daļām. Saskaņā ar šā sprieduma 653. punktā atgādināto judikatūru ar objektīvo ekonomisko papildināmību starp piemaksām un atteikumu maksāt komisijas maksas vien, pat pieņemot, ka tā būtu pierādīta, nav pietiekami, lai pierādītu, ka prasītājām saprātīgi būtu vajadzējis to paredzēt.

700 Līdz ar to ir jāsecina, ka elementi, uz kuriem Komisija balstījās apstrīdētā lēmuma 882. apsvērumā, nebija tādi, kas pierāda, ka prasītājām bija prasītā informētība par pārējo apsūdzēto pārvadātāju pretkonkurences darbībām attiecībā uz atteikumu maksāt komisijas maksas.

701 Savos procesuālajos rakstos Komisija tomēr atsaucās uz trim citiem elementiem, kas iekļauti administratīvā procesa lietas materiālos, lai pierādītu, ka prasītājām bija zināmas vai vajadzēja būt zināmām šīm darbībām un ka prasītājas bija gatavas uzņemties ar to saistīto risku.

702 Pirmais no šiem elementiem ir 2005. gada 9. jūnija iekšēja elektroniskā pasta vēstule, kas minēta apstrīdētā lēmuma 680. apsvērumā. Šajā elektroniskā pasta vēstulē prasītāju darbinieks atstāsta viņa tajā pašā dienā notikušas sarunas ar "senām kontaktpersonām [*Cargo Accounts Settlement Systems* (Kravu kontu norēķinu sistēmas, turpmāk tekstā – "*CASS*")], Šveice" saturu; šī saruna bijusi par ekspeditoru asociāciju saskaņotām darbībām attiecībā uz komisijas maksām par piemaksām. Minētais darbinieks uzsver, ka "jautājums kopumā ir ārkārtēji sensitīvs no konkurences viedokļa un ka ir nepieciešams, lai *WOW* [alianse] neatbild kolektīvi un lai individuāli *WOW* [alianses] dalībnieki nesniedz "kolektīvu" atbildi". Minētā darbinieka ieskatā "labākais veids, kā rīkoties, būtu tāds, ka *CASS*, kā tas bija Šveicē, konsultētu par sekām".

703 Tomēr nekas apstrīdētajā lēmumā neļauj uzskatīt, ka *CASS* Šveicē deva pārvadātājiem padomu divpusēji vai daudzpusēji vienoties par atteikumu apspriest komisijas maksas ar ekspeditoriem un tiem piešķirt atlaides piemaksām. Tāpat no apstrīdētā lēmuma nevar secināt, ka *CASS* būtu paziņojis prasītājām elementus, kas ļautu domāt, ka pārējie apsūdzētie pārvadātāji tādējādi bija vienojušies vai plānoja tā rīkoties. Gluži pretēji, no 2005. gada 9. jūnija iekšējās elektroniskā pasta vēstules, kas minēta apstrīdētā lēmuma 680. apsvērumā, izriet, ka Šveicē tika vienīgi norādīts, ka,

pirmām, kārtām, cenas un komisijas maksas ir "divpusēji starp [ekspeditoru] un [pārvadātāju] risināms jautājums", otrām kārtām, ka ekspeditors nevar vienpusēji pieņemt lēmumu par korekcijām un, trešām kārtām, ka būtībā ekspeditoru rīcības veids var izraisīt nopietnas sekas.

704 Līdz ar to Komisijai nebija pamata uzskatīt, ka ar 2005. gada 9. jūnija iekšējo elektroniskā pasta vēstuli, kas minēta apstrīdētā lēmuma 680. apsvērumā, var pierādīt, ka prasītājām bija prasītā informētība par pārējo apsūdzēto pārvadātāju plānotajām vai īstenotajām pārkāpjošajām darbībām attiecībā uz atteikumu maksāt komisijas maksas.

705 Tāpat Komisijai nebija pamata no iekšējām sarunām, kas sekoja 2005. gada 9. jūnija elektroniskā pasta vēstulei, kas minēta apstrīdētā lēmuma 680. apsvērumā, secināt, ka atteikums maksāt komisijas maksas bija sarunu priekšmets *WOW* aliansē. Gluži pretēji, kā izriet no tajā pašā apsvērumā minētās 2005. gada 14. jūnija elektroniskā pasta vēstules, prasītāju darbinieks šo iespēju izslēdza, paziņojot, ka "mēs to nevaram apspriest *WOW* [aliansē], bet mums šis jautājums jāskata katrā aviosabiedrībā".

706 Otrais pierādījums, uz ko Komisija pamatojās savos procesuālajos rakstos, lai secinātu, ka prasītājām bija prasītā informētība par pārējo apsūdzēto pārvadātāju plānotajām vai īstenotajām pārkāpjošajām darbībām attiecībā uz atteikumu maksāt komisijas maksas, ir 2005. gada 28. decembra elektroniskā pasta vēstule. Jānorāda, ka šī elektroniskā pasta vēstule ir aprakstīta apstrīdētā lēmuma 686. apsvērumā. Minētajā elektroniskā pasta vēstulē *SAC* darbinieks jautā vairākiem pārvadātājiem, tostarp prasītājām, vai tie ir dzirdējuši ("*wondered if you have heard*") par nesenu *DHL* paziņojumu Vācijā, kuru saņēmis šīs sabiedrības birojs Frankfurtē (Vācija) un kurā paziņots par nākotnē gaidāmu komisijas maksas par piemaksām iekasēšanu. *SAC* darbinieks piebilst, ka paziņojumā ir atsauce uz *IATA* rezolūciju 805zz, norāda, ka nav pārliecināts, par ko tajā ir runa, un pateicas adresātiem par komentāriem.

707 Nekas minētās elektroniskā pasta vēstules formulējumā skaidri neaicina šos pārvadātājus ne vienoties par atteikumu maksāt komisijas maksas, ne apmainīties ar informāciju par komerciālu atbildi, ko tie grasās sniegt uz minēto paziņojumu.

708 Attiecībā uz neskaidrībām, ko aplūkojamā elektroniskā pasta vēstule pauž par *IATA* rezolūciju 805zz, jāteic – ir iespējams, ka *SAC* darbinieka jautājumi attiecās tikai uz iespējamu komisijas maksu par piemaksām iekasējamību. Tomēr cita pārvadātāja cita darbinieka atbilde liek pieļaut, ka *SAC* elektroniskā pasta vēstuli varēja saprast arī tādā nozīmē, ka tā attiecās uz komerciālu atbildi, kas sniedzama uz *DHL* paziņojumu. 2006. gada 3. janvāra iekšējā elektroniskā pasta vēstulē šis darbinieks norādīja, ka ir runājis ar *Lufthansa*, un šī sabiedrība tostarp bija minējusi, ka tā "nepieņems šāda veida rēķinus".

709 No tā izriet, ka 2005. gada 28. decembra elektroniskā pasta vēstule, kas aprakstīta apstrīdētā lēmuma 686. apsvērumā, pati par sevi neļauj pierādīt, ka prasītājas piedalījās vienotā un turpinātā pārkāpuma daļā, kas saistīta ar atteikumu maksāt komisijas maksas. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru, kas minēta šā sprieduma 344. punktā, tomēr ir jāpārbauda, vai kopā ar citiem elementiem šī elektroniskā pasta vēstule varēja veidot netiešo pierādījumu kopumu, kas ļāva Komisijai secināt, ka tas tā bija (skat. šā sprieduma 711. un 712. punktu).

710 Trešais no pierādījumiem, uz ko Komisija pamatojās savos procesuālajos rakstos, lai secinātu, ka prasītājām bija prasītā informētība par pārējo apsūdzēto pārvadātāju plānotajām vai īstenotajām pārkāpjošajām darbībām attiecībā uz atteikumu maksāt komisijas maksas, ir izvilkums no *SAS Cargo* atbildes uz paziņojumu par iebildumiem. No šā izvilkuma izriet, ka 2005. gada 10. jūnijā

prasītāju darbinieks nosūtīja citam pārvadātājam elektroniskā pasta vēstuli par komisijas maksām par piemaksām pret skaidriem viņa vadības norādījumiem. Komisija tomēr vienīgi norāda, ka minētais izvilkums "pierāda, ka informāciju par [komisijas maksām par piemaksām] [..] [prasītājām] nodeva *Lufthansa* un ka prasītāju darbinieks uz to atbildēja", neprecizējot, par kādu informāciju ir runa, un *a fortiori* arī neapgalvojot, ka tā attiecās uz iespējamu saskaņotu atbildi ekspeditoriem.

711 Šajos apstākļos, pat pieņemot, ka visus trīs elementus, uz kuriem Komisija tiesvedības laikā atsaucās, var ņemt vērā, nevar uzskatīt, ka, vērtēti atsevišķi vai kopā, tie varēja prasītājām sniegt prasīto informētību par pārējo apsūdzēto pārvadātāju plānotajām vai īstenotajām pārkāpjošajām darbībām attiecībā uz atteikumu maksāt komisijas maksas.

712 Nepastāvot citiem nopietniem, precīziem un saskanīgiem pierādījumiem, kas pierādītu šādu informētību, ir jāsecina, ka Komisija pieļāva kļūdu, atzīstot prasītājas par atbildīgām par vienotā un turpinātā pārkāpuma daļu, kas saistīta ar atteikumu maksāt komisijas maksas. Līdz ar to šis iebildums ir jāapmierina un ir jāatceļ apstrīdētā lēmuma 1. pants, ciktāl tajā ir atzīta prasītāju atbildība par šo vienotā un turpinātā pārkāpuma daļu. Pārējā daļā šī daļa ir jānoraida.

j) Par desmito daļu attiecībā uz kļūdām Komisijas norādītā netiešo pierādījumu kopuma visaptverošajā vērtējumā

713 Prasītājas norāda, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā ir uzskaitījusi virkni atsevišķu, nesaistītu un vietēja rakstura rīcības piemēru, nevērtējot objektīvu saikņu esamību starp tiem, un tādējādi tā esot pieļāvusi kļūdu, no norādītā netiešo pierādījuma kopuma secinot, ka prasītājas ir piedalījušās vienotā un turpinātā pārkāpuma daļās, kas saistītas ar DP un DRP.

714 Attiecībā uz strīdīgo saziņu, kas notikusi laikā no 1999. gada decembra līdz 2001. gada decembrim, no Komisijas norādītajiem elementiem daži esot attiekušies uz rīcību, kurai nebija saistības ar transportu EEZ iekšienē. Pārējie neesot pietiekami, lai pierādītu prasītāju dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā, vai nu tāpēc, ka tie nepierādot saziņas pastāvēšanu ar citiem pārvadātājiem, vai nu tāpēc, ka tie attiecoties uz faktiem, kas saistīti ar aliansi, vai arī tāpēc, ka tie neietilpstot vienotā un turpinātā pārkāpuma materiālās, laika vai ģeogrāfiskās piemērošanas jomā. Turklāt lielākā daļa minēto pierādījumu par strīdīgo saziņu laikā no 2004. gada maija līdz 2006. gada februārim esot neefektīvi vai arī attiecoties uz leģitīmu rīcību alianses iekšienē vai uz rīcību, kuru noteica vietējais tiesiskais regulējums. Katrā ziņā esot runa par virkni atsevišķu vietēja rakstura notikumu.

715 Attiecībā uz rīcību saistībā ar DRP – lielākā daļa pierādījumu esot senāki par 2004. gada maiju. Tiem neesot saistības ar transportu EEZ iekšienē, tie attiecoties uz faktiem, kas saistīti ar aliansi vai vietēju tiesisko regulējumu, vai arī esot tādi, kas nepierāda saziņas pastāvēšanu starp prasītājām un citiem pārvadātājiem. Vienīgais fakts, kas ir nesenāks par 2004. gada maiju, attiecoties uz leģitīmu rīcību alianses iekšienē.

716 Komisija apstrīd prasītāju argumentus.

717 Šajā daļā prasītājas būtībā apgalvo, ka no šā pamata pirmajām deviņām daļām izriet, ka apstrīdētā lēmuma 791. un 792. apsvērumā Komisijas norādītais netiešo pierādījumu kopums, visaptveroši vērtējot, neļauj pierādīt, ka tās būtu piedalījušās vienotā un turpinātā pārkāpuma daļās, kas saistītas ar DP un DRP.

718 Šajā gadījumā, pirmkārt, attiecībā uz rīcību saistībā ar DP no šā pamata pirmo deviņu daļu vērtējuma izriet, ka no apmēram četrdesmit strīdīgās saziņas gadījumiem, uz kuriem Komisija balstījās, tikai seši ir jāsvītro no apstrīdētā lēmuma 791. apsvērumā minētā netiešo pierādījumu kopuma. Tie ir saziņas gadījumi, kas minēti apstrīdētā lēmuma 196., 223., 406., 415., 443. un 517. apsvērumā.

719 Šajā ziņā, pirmām kārtām, jānorāda, ka apstrīdētā lēmuma 223. un 517. apsvērumā minētie saziņas gadījumi ir starp tiem trīspadsmit strīdīgajiem saziņas gadījumiem, kurus Komisija izmantoja, lai secinātu, ka DP īstenošana tika apspriesta starp *WOW* alianses locekļiem, kuru vidū bija prasītājas. Tomēr, kā izriet no šā pamata otrās līdz ceturtās daļas vērtējuma, ar atlikušajiem vienpadsmit saziņas gadījumiem pietiek, lai pamatotu šo secinājumu.

720 Otrām kārtām, jākonstatē, ka apstrīdētā lēmuma 443. apsvērumā minētais saziņas gadījums ir viens no trim strīdīgajiem saziņas gadījumiem, uz kuriem Komisija balstījās, lai secinātu, ka prasītājas bija apmainījušās ar elektroniskā pasta vēstulēm ar *ACCS* locekļiem; tajās bija informācija par rīcību, kādu tie gatavojās īstenot, un par gaidāmajiem paziņojumiem. Tomēr, kā izriet no šā pamata sestās daļas ceturtā iebilduma vērtējuma, ar atlikušajiem diviem saziņas gadījumiem pietiek, lai pamatotu šo secinājumu.

721 Trešām kārtām, jānorāda, ka apstrīdētā lēmuma 196., 406. un 415. apsvērumā minētie saziņas gadījumi ir daļa no apstrīdētā lēmuma 791. apsvērumā minētajiem astoņiem strīdīgajiem saziņas gadījumiem, uz kuriem Komisija balstījās, lai pamatotu konstatējumu, ka "turklāt ir citi pierādījumi par saziņu ar konkurentiem". Kā izriet no formulējuma "turklāt", ir runa par pakārtoti pievienotu konstatējumu. Līdz ar to, pat pieņemot, ka apstrīdētā lēmuma 196., 406. un 415. apsvērumā minēto saziņas gadījumu izslēgšana var šo konstatējumu padarīt par kļūdainu, tas neietekmētu apstrīdētā lēmuma 791. apsvērumā minētā netiešo pierādījumu kopuma spēju attiecīgā gadījumā pierādīt prasītāju dalību vienotā un turpinātā pārkāpuma daļā, kas saistīta ar DP.

722 Katrā ziņā jānorāda – kā izriet no šā pamata sestās līdz astotās daļas vērtējuma, ar pieciem pārējiem saziņas gadījumiem, kas minēti, lai pamatotu konstatējumu, ka "turklāt ir citi pierādījumi par saziņu ar konkurentiem", pietiek, lai to pamatotu.

723 Ceturtām kārtām, apstrīdētā lēmuma 196., 223., 406., 415., 443. un 517. apsvērumā minētie saziņas gadījumi notika laikposmos, par kuriem Komisijai ir citi pierādījumi, kas pamato konstatējumu par prasītāju dalību vienotā un turpinātā pārkāpuma daļā, kura saistīta ar DP, kā izriet it īpaši no apstrīdētā lēmuma 204., 237., 401., 411., 425., 434., 531. un 546. apsvēruma.

724 No iepriekš minētā izriet, ka prasītāju argumentācija šīs daļas atbalstam neļauj atspēkot netiešo pierādījumu kopumu, kuru Komisija norādījusi apstrīdētā lēmuma 791. apsvērumā, lai pierādītu prasītāju dalību vienotā un turpinātā pārkāpuma daļā, kas saistīta ar DP.

725 Otrkārt, attiecībā uz rīcību saistībā ar DRP ir jākonstatē, ka prasītāju argumentācijā šīs trešā pamata daļas atbalstam būtībā ir atkārtota argumentācija, kas ir pamatā tā pirmajām deviņām daļām, ciktāl tās attiecas uz vienotā un turpinātā pārkāpuma daļu, kas attiecas uz DRP. Šī argumentācija tika noraidīta.

726 Turklāt attiecībā uz apstrīdētā lēmuma 618. un 620. apsvērumā minētajām elektroniskā pasta vēstulēm šā sprieduma 338.–344. punktā tika konstatēts, ka tās nav tieši pierādījumi tam, ka prasītājas bija iesaistītas vienotā un turpinātā pārkāpuma daļā, kas attiecas uz DRP, bet tikai netieši

pierādījumi, kas ir jāvērtē kopā ar visu pārējo elementu kopumu, kuru Komisija norādījusi apstrīdētā lēmuma 792. apsvērumā. Apstrīdētā lēmuma 618. un 620. apsvērumā minētās elektroniskā pasta vēstules ir daļa no deviņiem strīdīgās saziņas gadījumiem, kas minēti apstrīdētā lēmuma 792. apsvērumā, pamatojot konstatējumu, ka prasītājas saskaņoja DRP līmeni ar *WOW* alianses locekļiem. Šiem gadījumiem jāpievieno saziņa, kas minēta apstrīdētā lēmuma 673. apsvērumā. Kā izriet no šā pamata ceturtās, sestās un astotās daļas vērtējuma, ar šiem saziņas gadījumiem pietika, lai pamatotu konstatējumu par DRP līmeņa saskaņošanu starp *WOW* alianses biedriem.

727 Prasītāju argumentācija tātad neļauj atspēkot netiešo pierādījumu kopumu, kuru Komisija norādījusi apstrīdētā lēmuma 792. apsvērumā, pamatojot prasītāju dalību vienotā un turpinātā pārkāpuma daļā, kas saistīta ar DRP.

728 Tādējādi šī daļa ir jānoraida un līdz ar to ir jāsecina, ka, izņemot kļūdas, kas konstatētas šā sprieduma 562. punktā attiecībā uz prasītāju dalību DP saskaņošanā Taizemē no 2005. gada 20. jūlija līdz 2006. gada 14. februārim, un šā sprieduma 712. punktā attiecībā uz prasītāju dalību vienotā un turpinātā pārkāpuma daļā, kas saistīta ar atteikumu maksāt komisijas maksas, prasītājas šajā pamatā nav pierādījušas, ka Komisija būtu pieļāvusi kļūdu, nosakot prasītāju dalības vienotajā un turpinātajā pārkāpumā apjomu.

4. Par ceturto pamatu attiecībā uz LESD 266. panta, tiesību uz īpašumu, kas aizsargātas ar Hartas 17. pantu, un pienākuma norādīt pamatojumu pārkāpumu

729 Ceturtais pamats, kurā prasītājas apgalvo, ka apstrīdētajā lēmumā ir iekšējas neatbilstības, ir sadalīts trijās daļās, no kurām pirmā attiecas uz LESD 266. panta pārkāpumu, otrā – uz tiesību uz īpašumu, kas aizsargātas ar Hartas 17. pantu, pārkāpumu un trešā – uz pienākuma norādīt pamatojumu neizpildi.

a) Par pirmo daļu attiecībā uz LESD 266. panta pārkāpumu

730 Prasītājas pārmet Komisijai, ka tā ir pārkāpusi LESD 266. pantu, neņemot vērā pasākumus, kurus ietver 2015. gada 16. decembra sprieduma, *SAS Cargo Group* u.c./Komisija (T-56/11, nav publicēts, EU:T:2015:990) izpilde. Tā apstrīdētajā lēmumā esot pieļautas tādas pašas neatbilstības, kādas Vispārējā tiesa konstatēja minētajā spriedumā, – proti, neatbilstības starp tēzi par vienota un turpināta pārkāpuma esamību, no vienas puses, un pretrunīgiem konstatējumiem par atbildību, kāda bija dažādiem pārvadātājiem, kuri piedalījās pārkāpjošajā rīcībā, no otras puses. Prasītājas šajā ziņā min atšķirīgos secinājumus, pie kādiem Komisija esot nonākusi attiecībā uz 1999. gada 13. un 14. decembra elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņu, no kuras tā esot secinājusi prasītāju dalības vienotajā un turpinātajā pārkāpumā sākumu, bet vienlaikus esot to izslēgusi attiecībā uz abiem pārējiem minētajā elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņā iesaistītajiem pārvadātājiem.

731 Komisija apstrīd prasītāju argumentus.

732 Saskaņā ar LESD 266. pantu iestādei, kura izdevusi atcelto aktu, ir jāveic pasākumi atceļošā sprieduma izpildei. Šis pienākums attiecas tikai uz tādiem pasākumiem, kas ir vajadzīgi, lai nodrošinātu atceļošā sprieduma izpildi (spriedums, 2007. gada 29. novembris, Itālija/Komisija, C-417/06 P, nav publicēts, EU:C:2007:733, 52. punkts).

733 Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru, lai izpildītu atceļošā sprieduma prasības un to pilnībā īstenotu, attiecīgajai iestādei ir jāievēro ne tikai sprieduma rezolutīvā daļa, bet arī motīvu daļa, uz kuru balstoties ir taisīts šis spriedums un kura veido nepieciešamo pamatojumu tajā ziņā, ka motīvu daļa ir vajadzīga, lai noteiktu precīzu rezolutīvajā daļā nolemtā nozīmi (spriedumi, 1988. gada 26. aprīlis, *Asteris* u.c./Komisija, 97/86, 99/86, 193/86 un 215/86, EU:C:1988:199, 27. punkts, un 2003. gada 6. marts, *Interporc*/Komisija, C-41/00 P, EU:C:2003:125, 29. punkts).

734 LESD 266. pantā ir noteikts, ka attiecīgajai iestādei ir jāpārliecinās, vai jebkurā aktā, ar kuru ir paredzēts aizstāt atcelto tiesību aktu, nav pieļauti tie paši pārkāpumi, kas ir norādīti spriedumā, ar kuru ir atcelts tiesību akts (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2004. gada 29. aprīlis, *IPK-München* /Komisija, C-199/01 P un C-200/01 P, EU:C:2004:249, 83. punkts).

735 2015. gada 16. decembra spriedumā *SAS Cargo Group* u.c./Komisija (T-56/11, nav publicēts, EU:T:2015:990) Vispārējā tiesa konstatēja, ka 2010. gada 9. novembra lēmumā ir pieļautas pretrunas starp tā pamatojumu un rezolutīvo daļu, jo pamatojumā ir aprakstīts viens vienots un turpināts pārkāpums attiecībā uz visiem maršrutiem, ko aptvēra aizliegtā vienošanās, kurā esot piedalījušies visi 2010. gada 9. novembra lēmuma adresāti, proti, divdesmit viens pārvadātājs, savukārt rezolutīvajā daļā ir identificēti vai nu četri atsevišķi vienoti un turpināti pārkāpumi, vai arī viens vienots un turpināts pārkāpums, par kuru atbildība tiek attiecināta tikai uz pārvadātājiem, kas attiecībā uz tā paša lēmuma 1.–4. pantā minētajiem maršrutiem esot tieši piedalījušies pārkāpjošajā rīcībā, kura minēta katrā no minētajiem pantiem, vai esot zinājuši par kolūziju saistībā ar šiem maršrutiem un uzņēmušies tās risku (skat. šā sprieduma 17. punktu).

736 Turklāt Vispārējā tiesa uzskatīja, ka 2010. gada 9. novembra lēmuma motīvu daļā ir nopietnas iekšējās pretrunas, ciktāl tajā ir minēti vērtējumi, kuri nav saderīgi ar šajā pašā motīvu daļā aprakstītā vienotā pārkāpuma, kas ietver visus rezolutīvajā daļā minētos maršrutus, esamību (spriedums, 2015. gada 16. decembris, *SAS Cargo Group* u.c./Komisija (T-56/11, nav publicēts, EU:T:2015:990, 75. punkts). Viens no šiem vērtējumiem ir vērtējums, ar kuru attiecībā uz dažiem pārvadātājiem kā dalības pārkāpumā sākuma datums ir noteikts 2004. gada 1. maijs, jo šos pārvadātājus nevarēja uzskatīt par atbildīgiem par pārkāpumu EEZ iekšējos maršrutos un Regula Nr. 1/2003 bija kļuvusi piemērojama maršrutos, kurus tie apkalpoja, tikai sākot ar šo datumu (spriedums, 2015. gada 16. decembris, *SAS Cargo Group* u.c./Komisija (T-56/11, nav publicēts, EU:T:2015:990, 76. punkts).

737 Šajā gadījumā prasītājas neizvirza nevienu argumentu, ar ko tiektos pierādīt, ka iepriekš minētās pretrunas būtu atkārtotas apstrīdētajā lēmumā. Prasītājas tikai norāda, ka to dalības vienotajā un turpinātajā pārkāpumā sākums ir noteikts, pamatojoties uz 1999. gada 13. un 14. decembra elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņu, atšķirībā no citiem pārvadātājiem, kuri arī bija iesaistīti minētajā elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņā. Tās nenorāda, kādā ziņā šis apstāklis liecinātu par to, ka apstrīdētajā lēmumā būtu saglabātas 2015. gada 16. decembra spriedumā *SAS Cargo Group* u.c./Komisija (T-56/11, nav publicēts, EU:T:2015:990) konstatētās pretrunas un ka tas it īpaši būtu pretrunā konstatējumam par vienotu un turpinātu pārkāpumu attiecībā uz visiem maršrutiem, uz kuriem attiecas aizliegtā vienošanās, kurā esot piedalījušies visi apsūdzētie pārvadātāji.

738 Turklāt pretēji tam, ko apgalvo prasītājas, Vispārējā tiesa 2015. gada 16. decembra sprieduma *SAS Cargo Group* u.c./Komisija (T-56/11, nav publicēts, EU:T:2015:990) 85. punktā nenosprieda, ka Komisija bija norādījusi nepietiekamu pamatojumu 2010. gada 9. novembra lēmumam, uzskatot, ka 1999. gada 13. un 14. decembra elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņa bija pierādījums prasītāju dalībai pārkāpumā, bet ne pārējo pārvadātāju, kas bija šīs elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņas

dalībnieki, dalībai pārkāpumā. Minētajā punktā Vispārējā tiesa skatīja, kādas sekas izriet no 2010. gada 9. novembra lēmuma pretrunām gadījumā, ja tā rezolutīvo daļu interpretētu kā tādu, kurā aprakstīti četri atsevišķi vienoti un turpināti pārkāpumi. Vispārējā tiesa šajā ziņā minēja prasītāju apgalvojumu par iespējami diskriminējošo attieksmi, kāda Komisijai esot bijusi saistībā ar 1999. gada 13. un 14. decembra elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņu, vienīgi lai ilustrētu šo pretrunu sekas. Kā būtībā 2015. gada 16. decembra sprieduma *SAS Cargo Group* u.c./Komisija (T-56/11, nav publicēts, EU:T:2015:990) 85. punktā norāda Vispārējā tiesa, minētās pretrunas neļāva prasītājām saprast, vai pret tām tika piemērota atšķirīga attieksme salīdzinājumā ar pārējiem 2010. gada 9. novembra lēmuma adresātiem, kuri bija iesaistīti aplūkojamajā elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņā, jo šie pēdējie nenodrošināja noteiktus maršrutus.

739 Prasītājas tādējādi nav pierādījušas, ka apstrīdētajā lēmumā būtu pieļauts LESD 266. panta pārkāpums. Tāpēc šī daļa ir jānoraida.

b) Par otro daļu attiecībā uz tiesību uz īpašumu, kas aizsargātas ar Hartas 17. pantu, pārkāpumu

740 Prasītājas apgalvo, ka Komisija pret tām ir rīkojusies patvaļīgi un selektīvi, pārkāpjot Hartas 17. pantā nostiprinātās tiesības uz īpašumu; saskaņā ar Hartas 52. panta 3. punktu minētajam pantam esot jābūt tādai pašai nozīmei un tvērumam kā ECPAK 1. papildu protokola 1. pantam. Naudas soda uzlikšana prasītājām esot nepamatots viņu tiesību uz īpašumu aizskārums šīs rīcības patvaļīgā un nekonsekventā rakstura dēļ, ciktāl Komisija neesot noteikusi atsevišķu pārkāpuma dalībnieku atbildību vai esot to noteikusi attiecībā uz mazāku laikposmu.

741 Komisija apstrīd prasītāju argumentus.

742 Kā tika norādīts šā sprieduma 424. punktā, tas, ka uzņēmums ir situācijā, kura ir līdzīga prasītāja situācijai, bet attiecībā uz kuru Komisija nav konstatējusi pārkāpumu, neļauj noraidīt secinājumu par šī prasītāja dalību pārkāpumā, kurā tas tiek vainots, ja šis pārkāpums ir pietiekami pierādīts, pat ja Savienības tiesai nav pat tikusi nodota izskatīšanai šī cita uzņēmuma situācija. Tāpat ir tad, ja attiecīgais uzņēmums balstās uz apstākli, ka uzņēmums, kurš, kā apgalvots, ir līdzīgā situācijā, neesot ticis sodīts par tā daļēju dalību pārkāpumā (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2017. gada 9. marts, *Samsung SDI* un *Samsung SDI (Malaysia)*/Komisija, C-615/15 P, nav publicēts, EU:C:2017:190, 38. punkts].

743 Saistībā ar šo daļu, no jauna atsaucoties uz Komisijas vērtējumiem par 1999. gada 13. un 14. decembra elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņu, prasītājas konkrēti pārmet Komisijai, ka tā ir rīkojusies patvaļīgi, nenosakot atsevišķu vienotā un turpinātā pārkāpuma dalībnieku atbildību vai nosakot to attiecībā uz mazāku laikposmu. Tāpēc šī daļa ir jānoraida.

744 Katrā ziņā attiecībā uz apstākli, ka Komisija neesot noteikusi atsevišķu vienotā un turpinātā pārkāpuma dalībnieku atbildību, jāatgādina – kā izriet no šā sprieduma 463. punkta, iespēja noteikt uzņēmuma dalību pārkāpumā ir atkarīga no pret šo uzņēmumu vērsto pierādījumu kopuma, kā pamatoti uzsver Komisija. Tāpat no šā sprieduma 464. punkta izriet – Komisija ir pamatoti norādījusi, ka tā "noteikti nepiešķir to pašu nozīmi ne katram apsvērumam [..], ne katram individuālajam pierādījumam, ko tas ietver", un ka "apsvērumi, uz kuriem tā atsaucas, drīzāk ir daļa no visaptveroša pierādījumu kopuma, uz kuru tā balstās, un ir jāvērtē šādā kontekstā". No tā izriet – ar apstākli, ka uzņēmums, kurš nav apsūdzēts vai ir apsūdzēts mazākā

apjomā, ir minēts atsevišķos dokumentos, kas vērsti pret uzņēmumiem, kuriem Komisija ir piemērojusi sodus, nepietiek, lai uzskatītu, ka pirmais uzņēmums ir līdzīgā situācijā kā otrie uzņēmumi attiecībā uz to atbildību attiecīgajā pārkāpumā.

745 No tā izriet, ka Komisija, nekādi nepadarot apstrīdēto lēmumu par patvaļīgu, varēja uzskatīt, ka ar visas strīdīgās saziņas vērtējumu, kas vērsts pret prasītājām, bija pietiekami, lai tās apsūdzētu, vienlaikus uzskatot, ka trūka pietiekami pārliecinoša netiešo pierādījumu kopuma, lai apsūdzētu neapsūdzētos pārvadātājus, kas bija piedalījušies atsevišķos šīs saziņas gadījumos.

746 Tāpat attiecībā uz atšķirībām starp datumiem, kuros Komisija noteica sākumu prasītāju dalībai pārkāpumā un citu apsūdzēto pārvadātāju, kuri bija iesaistīti 1999. gada 14. decembra elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņā, sākumu dalībai pārkāpumā, jāatgādina, ka datuma, kurā uzņēmums ir sācis dalību pārkāpumā, noteikšana var būt atkarīga no tādu pierādījumu kopuma, kas noteikti vienlaikus, pirms vai pēc attiecīgā datuma (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2015. gada 16. jūnijs, *FSL* u.c./Komisija, T-655/11, EU:T:2015:383, 178. punkts).

747 Tātad Komisija varēja – arī šajā gadījumā nekādi nepadarot apstrīdēto lēmumu par patvaļīgu – uzskatīt, ka ar vienlaikus noteikto pierādījumu kopumu bija pietiekami, lai apsūdzētu *SAS Consortium*, sākot ar 1999. gada 13. decembri, vienlaikus uzskatot, ka ar šādu kopumu nav pietiekami, lai, sākot ar to pašu datumu, apsūdzētu abus pārējos apsūdzētos pārvadātājus, kas arī bija piedalījušies 1999. gada 13. un 14. decembra elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņā.

748 Līdz ar to Komisijai nevar pārmest, ka tā ir noteikusi atšķirīgus sākuma datumus dalībai vienotajā un turpinātajā pārkāpumā, no vienas puses, prasītājām un, no otras puses, abiem pārējiem apsūdzētajiem pārvadātājiem, lai arī visi šie pārvadātāji esot bijuši iesaistīti 1999. gada 13. un 14. decembra elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņā.

749 Turklāt, kā pamatoti norāda Komisija – un šajā ziņā tā nav tikusi apstrīdēta –, sākuma datumi dalībai vienotajā un turpinātajā pārkāpumā attiecībā uz katru no trim apsūdzētajiem pārvadātājiem atbilst datumiem, kad tie nosūtījuši pirmās apsūdzošās elektroniskā pasta vēstules (skat. apstrīdētā lēmuma 135. un 161. apsvērumu); kas attiecas uz prasītājām, tās nosūtīja 1999. gada 13. decembra elektroniskā pasta vēstuli. No tā izriet, ka pastāv objektīvs pamatojums tam, ka Komisija šajā gadījumā noteica atšķirīgus datumus dalības sākumam vienotajā un turpinātajā pārkāpumā. Līdz ar to jebkāda Komisijas patvaļīga rīcība šajā ziņā ir jāizslēdz.

750 No tā izriet, ka iebildums attiecībā uz tiesību uz īpašumu pārkāpumu, kas pilnībā balstījās uz izmeklēšanas šajā lietā iespējamo patvaļīgo un nekonsekvento raksturu, ir jānoraida.

751 Ņemot vērā iepriekš minēto, šī daļa ir jānoraida.

c) Par trešo daļu attiecībā uz pienākuma norādīt pamatojumu pārkāpumu

752 Prasītājas būtībā apgalvo, ka Komisija pietiekami nepamato savu lēmumu, pirmām kārtām, nenoteikt atsevišķu vienotajā un turpinātajā pārkāpumā iesaistīto pārvadātāju atbildību un, otrām kārtām, noteikt atšķirīgu sākuma datumu dalībai vienotajā un turpinātajā pārkāpumā pārējiem apsūdzētajiem pārvadātājiem, kas esot bijuši iesaistīti 1999. gada 13. un 14. decembra elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņā.

753 Komisija apstrīd prasītāju argumentus.

754 Šajā ziņā, pirmām kārtām, attiecībā uz Komisijas lēmumu nenoteikt atsevišķu pārkāpumā iesaistīto pārvadātāju atbildību jāatgādina, ka Komisijai nav nekāda pienākuma apstrīdētajā lēmumā izklāstīt iemeslus, kuru dēļ citi pārvadātāji nav atzīti par atbildīgiem par vienoto un turpināto pārkāpumu. Faktiski pienākums sniegt akta pamatojumu neietver izdevējiestādes pienākumu sniegt pamatojumu tam, kāpēc tā nav pieņēmusi līdzīgus aktus attiecībā uz trešām pusēm (spriedums, 2004. gada 8. jūlijs, *JFE Engineering*/Komisija, T-67/00, T-68/00, T-71/00 un T-78/00, EU:T:2004:221, 414. punkts).

755 Šajā gadījumā prasītājas atsaucas tieši uz to, ka Komisija nav paskaidrojusi, kāpēc uzņēmumi, kas esot atradušies līdzīgā situācijā kā tās, netika uzskatīti par atbildīgiem par vienoto un turpināto pārkāpumu.

756 No tā izriet, ka šim argumentam nevar piekrist.

757 Otrām kārtām, attiecībā uz pienākuma norādīt pamatojumu pārkāpumu saistībā ar, kā apgalvots, nekonsekventu attieksmi pret 1999. gada 13. un 14. decembra elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņu jānorāda, ka apstrīdētā lēmuma 1169. apsvērumā Komisija kā sākuma datumu prasītāju dalībai pārkāpumā noteica 1999. gada 13. decembri. Tajā pašā apsvērumā kā sākuma datumu abu pārējo apsūdzēto pārvadātāju, kas bija iesaistīti 1999. gada 13. un 14. decembra elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņā, dalībai tā noteica attiecīgi 2000. gada 21. septembri un 1999. gada 14. decembri.

758 Kā norādīts šā sprieduma 749. punktā, no apstrīdētā lēmuma izriet, ka šie datumi katram no trim apsūdzētajiem pārvadātājiem, kas bija iesaistīti 1999. gada 13. un 14. decembra elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņā, atbilst datumam, kurā tie nosūtīja pirmās apsūdzošās elektroniskā pasta vēstules. Apstrīdētā lēmuma 1148. apsvērumā Komisija identificēja šīs elektroniskā pasta vēstules. Attiecībā uz prasītājām ir runa par elektroniskā pasta vēstulēm, kas minētas apstrīdētā lēmuma 135. un 790.–792. apsvērumā. Attiecībā uz abiem pārējiem apsūdzētajiem pārvadātājiem, kas bija iesaistīti 1999. gada 13. un 14. decembra elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņā, ir runa par elektroniskā pasta vēstulēm, kas minētas attiecīgi apstrīdētā lēmuma 161. un 717.–720. apsvērumā un 135. un 773.–777. apsvērumā.

759 Tāpēc kā nepamatots ir jānoraida apgalvojums, ka Komisija nebija pietiekami pamatojusi savu izvēli noteikt atšķirīgu sākuma datumu dalībai pārkāpumā trim apsūdzētajiem pārvadātājiem, kas bija iesaistīti 1999. gada 13. un 14. decembra elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņā.

760 No iepriekš minētā izriet, ka šī daļa un līdz ar to ceturtais pamats kopumā ir jānoraida.

5. Par piekto pamatu attiecībā uz kļūdām prasītājām uzliktā naudas soda apmēra noteikšanā

761 Prasītājas piekto pamatu izvirza pakārtoti, gadījumam, ja Vispārējā tiesa nolemtu, ka Komisijai bija tiesības tām uzlikt naudas sodu. Prasītājas šo pamatu būtībā formulē piecās daļās, no kurām pirmā attiecas uz kļūdām, nosakot pārdošanas apjoma vērtību, otrā – uz kļūdām, nosakot vienotā un turpinātā pārkāpuma smagumu, trešā – uz kļūdām, nosakot vienotā un turpinātā pārkāpuma ilgumu, ceturtā – uz kļūdām, piemērojot 2006. gada pamatnostādņu 28. punktu par recidīvu, un piektā – uz kļūdām atbildību mīkstinošo apstākļu vērtējumā.

a) Par pirmo daļu attiecībā uz kļūdām, nosakot pārdošanas apjoma vērtību

762 Prasītājas apgalvo, ka Komisija ir pārkāpusi 2006. gada pamatnostādņu 13. punktu, iekļaujot pārdošanas apjoma vērtībā tādu pārdošanas apjomu, kam nebija saiknes – tiešas vai netiešas – ar vienoto un turpināto pārkāpumu. Esot runa, pirmām kārtām, par pārdošanas apjomu, kas īstenots maršrutos EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un Šveici, otrām kārtām, pārdošanas apjomu, kurš īstenots "ārpus EEZ", trešām kārtām, pārdošanas apjomu, kas īstenots maršrutos, kuriem nav saistības ar "pavisam nelielo skaitu maršrutu", kuros prasītājas esot piedalījušās vietējos un atsevišķos gadījumos, un, ceturtām kārtām, summām, kas saistītas ar citām kravu pārvadājumu pakalpojumu cenu daļām, nevis DP un DRP.

763 2006. gada pamatnostādņu 13. punkts ir formulēts šādi:

"Lai noteiktu naudas soda pamatsummu, Komisija izmanto pārkāpumā tieši vai netieši [..] iesaistīto uzņēmuma preču vai pakalpojumu pārdošanas apjomu atbilstošajā [ģeogrāfiskajā apgabalā] EEZ teritorijā. Parasti Komisija ņem vērā uzņēmuma pārdošanas rādītājus tā pēdējā pilnā gada laikā, kad uzņēmums bijis iesaistīts pārkāpumā."

764 Kā izriet no judikatūras, šā punkta mērķis tātad ir uzņēmumam uzliktā naudas soda apmēra aprēķinā kā sākumpunktu izmantot summu, kas atspoguļo pārkāpuma ekonomisko nozīmīgumu un šī uzņēmuma īpatsvaru pārkāpumā (spriedumi, 2014. gada 12. novembris, *Guardian Industries* un *Guardian Europe*/Komisija, C-580/12 P, EU:C:2014:2363, 57. punkts, un 2016. gada 28. jūnijs, *Portugal Telecom*/Komisija, T-208/13, EU:T:2016:368, 237. punkts).

765 Līdz ar to, lai arī minētajā punktā paredzētais pārdošanas apjoma vērtības jēdziens, protams, nevar tikt piemērots tādējādi, lai tas ietvertu attiecīgā uzņēmuma pārdošanas apjomu, kas neietilpst pārmestās aizliegtās vienošanās piemērošanas jomā, tas tomēr apdraudētu ar šo tiesību normu sasniedzamo mērķi, ja šis jēdziens tiktu uzskatīts par tādu, kurš attiecas vienīgi uz apgrozījumu, kas panākts tikai ar pārdošanas apjomu, par kuru ir konstatēts, ka to ir reāli ietekmējusi aizliegtā vienošanās (spriedumi, 2013. gada 11. jūlijs, *Team Relocations* u.c./Komisija, C-444/11 P, nav publicēts, EU:C:2013:464, 76. punkts, un 2018. gada 1. februāris, *Panalpina World Transport (Holding)* u.c./Komisija, C-271/16 P, nav publicēts, EU:C:2018:59, 30. punkts).

766 Ar šādu ierobežojumu turklāt mākslīgi tiktu samazināts konkrētā uzņēmuma izdarītā pārkāpuma ekonomiskais nozīmīgums, jo tas vien, ka ir ticis atrasts ierobežots skaits tiešu pierādījumu par aizliegtās vienošanās reāli ietekmēto pārdošanas apjomu, izraisītu to, ka galu galā naudas sods tiktu uzlikts bez reālas saiknes ar attiecīgās aizliegtās vienošanās piemērošanas jomu. Ar šādu atbalstu slepenībai tiktu apdraudēts arī LESD 101. panta pārkāpumu efektīvas izmeklēšanas un sodīšanas mērķis, un līdz ar to tas nevar tikt pieļauts (spriedums, 2013. gada 11. jūlijs, *Team Relocations* u.c./Komisija, C-444/11 P, nav publicēts, EU:C:2013:464, 77. punkts).

767 Prasītāju apgalvotās četras kļūdas pārdošanas apjoma vērtības noteikšanā apstrīdētajā lēmumā ir jāvērtē, ņemot vērā šos apsvērumus.

1) Par apgrozījuma, kas īstenots, pārdodot kravu pārvadājumu pakalpojumus maršrutos EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un Šveici, iekļaušanu pārdošanas apjoma vērtībā

768 Prasītājas Komisijai pārmet, ka tā ir iekļāvusi pārdošanas apjoma vērtībā kravu pārvadājumu pakalpojumu pārdošanas apjomu maršrutos EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un Šveici, attiecībā uz kuriem Komisijai neesot bijusi kompetence konstatēt konkurences tiesību normu pārkāpumu un uzlikt par to sodu.

769 Komisija atbild, ka prasītāju argumentu pamatā ir kļūdaina apstrīdētā lēmuma interpretācija, saskaņā ar kuru EEZ līguma 53. panta pārkāpums esot ticis konstatēts maršrutos EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un Šveici. Tāpat Komisija apgalvo, ka prasītāju argumenti ir vienīgi abstrakti, jo prasītājas neprecizē, vai tās apkalpo šos maršrutus, un attiecīgā gadījumā arī nenorāda, kādu daļu apgrozījuma tās no tā gūst.

770 Replikas rakstā Komisija piebilst, ka prasītāju pārdošanas apjoms maršrutos EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un Šveici, ir tik neliels, ka tā izslēgšanai no pārdošanas apjoma vērtības nebūtu nekādas ietekmes uz naudas soda apmēru.

771 No šā sprieduma 763.–766. punkta izriet, ka pārdošanas apjoma vērtībā nevar ietvert pārdošanas apjomu, kas tieši vai netieši neietilpst aplūkojamā pārkāpuma robežās.

772 Šajā ziņā šā sprieduma 251. punktā tika konstatēts, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 1. panta 3. punktā neatzina prasītājas par atbildīgām par EEZ līguma 53. panta pārkāpumu maršrutos EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un Šveici. Šie maršruti neietilpa vienotā un turpinātā pārkāpuma robežās. Tie nebija saistīti ar vienoto un turpināto pārkāpumu 2006. gada pamatnostādņu 13. punkta izpratnē un līdz ar to nevarēja tikt iekļauti pārdošanas apjoma vērtībā.

773 Tomēr, atbildot uz Vispārējās tiesas rakstveida un mutvārdu jautājumiem, Komisija atzina, ka tā pārdošanas apjoma vērtībā bija iekļāvusi summu 262 084 EUR atbilstoši kravu pārvadājumu pakalpojumu pārdošanas apjomam, ko prasītājas bija īstenojušas 2005. gadā maršrutos EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un Šveici.

774 No tā izriet – un Komisija tam piekrita tiesas sēdē –, ka pārdošanas apjoma vērtības noteikšanā apstrīdētajā lēmumā ir pieļauta kļūda, ciktāl tajā ir iekļauts minētais pārdošanas apjoms.

2) Par apgrozījuma, kas gūts no pārdošanas "ārpus EEZ teritorijas", iekļaušanu pārdošanas apjoma vērtībā un par vispārējo 50 % samazinājumu

775 Prasītājas Komisijai pārmet, ka tā ir iekļāvusi pārdošanas apjoma vērtībā apgrozījumu, kas gūts no pārdošanas ārpus EEZ teritorijas, kas tātad neesot gūts – tiešā vai netiešā saistībā ar pārkāpumu – atbilstošajā [ģeogrāfiskajā apgabalā] EEZ teritorijā 2006. gada pamatnostādņu 13. punkta izpratnē. Neesot bijis pietiekami piemērot apsūdzētajiem pārvadātājiem vispārējo 50 % samazinājumu, lai atspoguļotu to, ka ienākošie un izejošie pakalpojumi daļēji tika sniegti ārpus EEZ teritorijas un ka daļa aizliegtās vienošanās izraisītā kaitējuma, ciktāl tā bija saistīta ar šiem maršrutiem, tika īstenota ārpus EEZ teritorijas.

776 Komisijas pieejai trūkstot precizitātes, tā esot patvaļīga un nepietiekami pamatota. Līdz ar to Komisija neesot skaidri noteikusi to ienākošo un izejošo pakalpojumu vai apgalvotā kaitējuma daļu, kas esot īstenota ārpus EEZ teritorijas. Apstrīdētajā lēmumā neesot iekļauta nekāda analīze par vietu, kurā šis kaitējums izdarīts, ne arī par vietu, kurā sniegti aplūkojamie pakalpojumi. It

īpaši Komisija neesot varējusi uzskatīt, ka apgrozījums, kas gūts, pārdodot ienākošos pakalpojumus, bija tāds pats kā apgrozījums, kas gūts, pārdodot izejošos pakalpojumus, jo tā zināja, ka ieņēmumi, kurus prasītājas guva ienākošajos maršrutos, bija daudz lielāki nekā tie, kas gūti izejošajos maršrutos.

777 Apstrīdētajā lēmumā arī neesot iekļauta analīze, ar ko tiektos noteikt, vai izmantotā pieeja, kas neesot atbildusi 2006. gada pamatnostādņu 13. punktam, nodrošināja vienādu attieksmi pret visiem pārvadātājiem.

778 Komisija apstrīd prasītāju argumentus.

779 Iesākumā jānorāda, ka prasītājas precīzi neidentificē pārdošanas apjomu, kas viņu ieskatā gūts "ārpus EEZ". Tomēr jānorāda, ka saistībā ar otro pamatu prasītājas apgalvoja, ka kravu pārvadājumu pakalpojumu pārdošanas apjoms tika skatīts "vietējā līmenī" un ka "saziņa starp ekspeditoriem un pārvadātājiem not[ika] [maršrutu] sākumpunktā", jo pārvadātāji varēja izpildīt ekspeditoru prasības vienīgi tad, ja tie varēja veikt preču pārvadājumus no šīs vietas.

780 Jākonstatē, ka izejošo kravu pārvadājumu pakalpojumu sākumpunkts pēc definīcijas atrodas EEZ teritorijā. Turpretī ienākošo kravu pārvadājumu pakalpojumu sākumpunkts pēc definīcijas atrodas ārpus EEZ teritorijas. Līdz ar to prasītāju atsauce uz pārdošanas apjomu, kas gūts "ārpus EEZ", ir jāsaprot kā atsauce uz ienākošo kravu pārvadājumu pakalpojumu pārdošanas apjomu.

781 Kad šis jautājums ir noskaidrots, jāatgādina, ka 2006. gada pamatnostādņu 13. punktā ir noteikts, ka apgrozījuma, kas gūts no attiecīgā uzņēmuma precēm vai pakalpojumiem, iekļaušana pārdošanas apjoma vērtībā ir pakārtota nosacījumam, ka aplūkojamais pārdošanas apjoms ir [īstenots] tieš[ā] vai netieš[ā saistībā ar pārkāpumu] atbilstošajā [ģeogrāfiskajā apgabalā] EEZ teritorijā".

782 Līdz ar to 2006. gada pamatnostādņu 13. punktā nav aprakstīts ne "apspriestais pārdošanas apjoms", ne "rēķinos norādītais pārdošanas apjoms" EEZ teritorijā, bet tajā ir atsauce vienīgi uz "pārdošanas apjomu" EEZ teritorijā. No tā izriet, ka minētais punkts neliedz Komisijai ņemt vērā pārdošanas apjomu, kas gūts no klientiem ārpus EEZ, un tāpat tas neliek ņemt vērā pārdošanas apjomu, kas apspriests vai par ko rēķini izrakstīti EEZ teritorijā. Pretējā gadījumā pietiktu ar to, ka uzņēmums, kas ir līdzdalīgs pārkāpumā, apspriež pārdošanas apjomu ar savu klientu meitasuzņēmumiem ārpus EEZ vai tiem izraksta rēķinus par šo pārdošanas apjomu, lai panāktu, ka šis pārdošanas apjoms netiek ņemts vērā, aprēķinot iespējamo naudas soda apmēru, kas līdz ar to būtu daudz mazāks (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2017. gada 9. marts, *Samsung SDI* un *Samsung SDI (Malaysia)*/Komisija, C-615/15 P, nav publicēts, EU:C:2017:190, 55. punkts).

783 Attiecībā uz formulējuma "pārdošanas apjoms EEZ teritorijā" interpretāciju, ko prasītājas secina no Komisijas lēmuma lietā COMP/39406 – Jūras cauruļvadi, pietiek atgādināt, ka Komisijas agrākā lēmumpieņemšanas prakse pati par sevi nav uzskatāma par juridisku ietvaru attiecībā uz naudas sodiem konkurences jomā, jo šāds ietvars ir noteikts tikai Regulā Nr. 1/2003 un 2006. gada pamatnostādnēs (skat. spriedumu, 2011. gada 9. septembris, *Alliance One International*/Komisija, T-25/06, EU:T:2011:442, 242. punkts un tajā minētā judikatūra), un ka katrā ziņā nav pierādīts, ka lietas, kurā ir pieņemts minētais lēmums, apstākļi, piemēram, tirgi, produkti, valstis, uzņēmumi un attiecīgie laikposmi, ir salīdzināmi ar izskatāmās lietas apstākļiem (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2012. gada 29. jūnijs, *E.ON Ruhrgas* un *E.ON*/Komisija, T-360/09, EU:T:2012:332, 262. punkts un tajā minētā judikatūra).

784 Minētais formulējums ir jāinterpretē, ņemot vērā 2006. gada pamatnostādņu 13. punkta mērķi. Kā izriet no šā sprieduma 764.–766. punkta, šis mērķis ir izmantot kā naudas sodu aprēķināšanas sākumpunktu summu, kura it īpaši atspoguļo pārkāpuma ekonomisko nozīmīgumu attiecīgajā tirgū, jo preču vai pakalpojumu, uz kuriem attiecas pārkāpums, realizētais apgrozījums ir objektīvs elements, kas dod iespēju atbilstoši noteikt, cik šāda prakse ir kaitīga normālai konkurencei (skat. spriedumu, 2016. gada 28. jūnijs, *Portugal Telecom*/Komisija, T-208/13, EU:T:2016:368, 236. punkts un tajā minētā judikatūra).

785 Līdz ar to, lai noteiktu, vai pārdošanas apjoms ir īstenots "EEZ teritorijā" 2006. gada pamatnostādņu 13. punkta izpratnē, Komisijai tādējādi ir jāizvēlas kritērijs, kas atspoguļo tirgus faktisko situāciju, proti, tāds, kas ir vispiemērotākais, lai noteiktu aizliegtās vienošanās ietekmi uz konkurenci EEZ.

786 Apstrīdētā lēmuma 1186. un 1197. apsvērumā Komisija norādīja, ka tam, lai aprēķinātu pārdošanas apjoma vērtību, tā ņēma vērā apgrozījumu, kas gūts, pārdodot kravu pārvadājumu pakalpojumus EEZ iekšējos maršrutos, maršrutos starp Savienību un trešām valstīm, maršrutos starp Savienību un Šveici un maršrutos EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un trešām valstīm. Kā izriet no minētā lēmuma 1194. apsvēruma, pārdošanas apjomā, kas saistīts ar maršrutiem starp Savienību un trešām valstīm un maršrutiem EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un trešām valstīm, bija ietverts gan kravu pārvadājumu pakalpojumu pārdošanas apjoms izejošos maršrutos, gan ienākošo kravu pārvadājumu pakalpojumu pārdošanas apjoms.

787 Lai pamatotu apgrozījuma, kas gūts no šo pakalpojumu pārdošanas, iekļaušanu pārdošanas apjoma vērtībā, Komisija tajā pašā apsvērumā atsaucās uz nepieciešamību ņemt vērā šo pakalpojumu "īpašos apstākļus". Tādējādi tā it īpaši norādīja, ka vienotais un turpinātais pārkāpums attiecās uz šiem pakalpojumiem un ka "pretkonkurences vienošanās var[ēja] negatīvi ietekmēt iekšējo tirgu, ciktāl tā uz to attiecās".

788 Kā izriet no šā sprieduma 156.–237. punkta, pretēji tam, ko apgalvo prasītājas, varēja paredzēt, ka vienotais un turpinātais pārkāpums, tostarp ciktāl tas attiecās uz ienākošajiem maršrutiem, radīs būtiskas un nepastarpinātas sekas iekšējā tirgū vai EEZ un tādējādi varēja kaitēt normālai konkurences darbībai EEZ teritorijā. Tomēr apstrīdētā lēmuma 1194. un 1241. apsvērumā Komisija atzina, ka daļa "kaitējuma", kas saistīts ar strīdīgo rīcību maršrutos starp EEZ un trešām valstīm, varēja būt notikusi ārpus EEZ teritorijas. Tāpat Komisija uzsvēra, ka daļa šo pakalpojumu bija sniegti ārpus EEZ teritorijas. Līdz ar to tā pamatojās uz 2006. gada pamatnostādņu 37. punktu un attiecībā uz maršrutiem starp EEZ un trešām valstīm apsūdzētajiem pārvadātājiem piemēroja naudas soda pamatsummas 50 % samazinājumu.

789 Šajos apstākļos uzskatīt, ka Komisija nevarēja iekļaut pārdošanas apjoma vērtībā 50 % no apgrozījuma, kas gūts šajos maršrutos, nozīmētu tai aizliegt, aprēķinot naudas soda apmēru, ņemt vērā pārdošanas apjomu, kas ietilpst vienotā un turpinātā pārkāpuma robežās un kas varēja kaitēt konkurencei EEZ.

790 Pretēji tam, ko apgalvo prasītājas, šis samazinājums nav prettiesisks. Kā izriet no apstrīdētā lēmuma 1241. apsvēruma un 1536. zemsvītras piezīmes, Komisija minēto samazinājumu piemēroja atbilstoši pamatnostādņu 37. punktam, ar kuru tai ir piešķirtas pilnvaras atkāpties no vispārīgās metodikas, kas izklāstīta tajās pašās pamatnostādnēs, ja konkrētie lietas apstākļi vai vajadzība panākt preventīvu iedarbību to pamato.

791 Šajā ziņā attiecībā uz lēmumu, ar kuru tiek uzlikts naudas sods, Komisijai ir jānorāda pamatojums attiecībā uz uzliktā naudas soda apmēru un šajā nolūkā izvēlēto metodi. Tai savā lēmumā ir jānorāda novērtējuma elementi, kas tai ir ļāvuši noskaidrot izdarītā pārkāpuma smagumu un ilgumu, un tai nav jāsniedz sīkāks izklāsts vai jānorāda skaitļos izteikti elementi, kas attiecas uz naudas soda aprēķināšanas veidu. Tai tomēr ir jāpaskaidro līdzsvarošana un novērtēšana, ko tā ir veikusi attiecībā uz vērā ņemtajiem elementiem (skat. spriedumu, 2017. gada 10. novembris, *Icap* u.c./Komisija, T-180/15, EU:T:2017:795, 291. punkts un tajā minētā judikatūra).

792 Ja, kā tas ir šajā gadījumā, Komisija nolemj piemērot 2006. gada pamatnostādņu 37. punktu un tādējādi atkāpties no vispārīgās metodikas, kas izklāstīta minētajās pamatnostādnēs, ar kurām tā pati ir ierobežojusi savu novērtējuma brīvību saistībā ar naudas sodu apmēra noteikšanu, šīs prasības saistībā ar pamatojumu ir vēl jo svarīgākas. Šim pamatojumam ir jābūt vēl jo precīzākam, ciktāl minētajā punktā ir tikai neskaidra atsauce uz "konkrētajiem lietas apstākļiem" un tādējādi Komisijai tiek dota plaša rīcības brīvība, lai izņēmuma kārtā veiktu attiecīgajiem uzņēmumiem piemērojamo naudas sodu pamatsummu pielāgojumus. Proti, šādā gadījumā tam, vai Komisija ievēro Savienības tiesiskajā kārtībā noteiktās garantijas administratīvajos procesos, tostarp pienākumu norādīt pamatojumu, ir vēl jo būtiskāka nozīme (spriedums, 2016. gada 13. decembris, *Printeos* u.c./Komisija, T-95/15, EU:T:2016:722, 48. punkts).

793 Šajā gadījumā jākonstatē, ka Komisija turējās pie 2006. gada pamatnostādņu vispārējās metodoloģijas gandrīz visos naudas soda aprēķināšanas posmos un atkāpās no tās atbilstoši 37. punktam, vienīgi piemērojot vispārējo 50 % samazinājumu pamatsummai. Iemesli, kuru dēļ Komisija nolēma tādējādi atkāpties no 2006. gada pamatnostādņu vispārējās metodoloģijas, kuru tā bija izmantojusi iepriekšējos naudas soda pamatsummas aprēķināšanas posmos, ir minēti apstrīdētā lēmuma 1194. un 1241. apsvērumā. Kā jau tika norādīts šā sprieduma 788. punktā, šajos apsvērumos ir norādīts, ka daļa aplūkojamo pakalpojumu bija sniegti ārpus EEZ teritorijas un daļa "kaitējuma", kas saistīts ar strīdīgo rīcību maršrutos starp EEZ un trešām valstīm, varēja būt notikusi ārpus EEZ teritorijas.

794 Precizējot, ka šie apstākļi pamatoja pamatsummas 50 % samazinājuma piešķiršanu gan ienākošajiem, gan izejošajiem maršrutiem, Komisija pietiekami izklāstīja vispārējā 50 % samazinājuma pamatā esošos iemeslus un tādējādi ļāva prasītājām saprast izmantotās metodoloģijas pamatotību un Vispārējai tiesai to pārbaudīt.

795 Attiecībā uz vispārējā 50 % samazinājuma pamatotību jānorāda, ka Komisijai nevar izteikt pārmetumu par patvaļību. Komisija savu pieeju pamatoja ar diviem objektīviem kritērijiem (skat. šā sprieduma 793. punktu), attiecībā uz kuriem prasītājas turklāt nav apstrīdējušas to spēkā esamību, proti, pirmām kārtām, ar kravu pārvadājumu pakalpojumu fiziskās sniegšanas vietām maršrutos starp EEZ un trešām valstīm un, otrām kārtām, ciktāl tas attiecās uz šiem maršrutiem, ar vienotā un turpinātā pārkāpuma radītā kaitējuma rašanās vietām.

796 Attiecībā uz šo vietu precīzas analīzes apgalvoto neesamību ir jāuzskata, ka Komisija varēja izņēmuma kārtā veikt pamatsummas pielāgojumus, uzskatot, ka abi izmantotie kritēriji pamato piešķirto samazinājumu.

797 Prasītāju arguments, ka tām bija lielāks apgrozījums ienākošajos maršrutos nekā izejošajos maršrutos, šajā ziņā ir bez nozīmes. Pirmām kārtām, šis arguments, kas attiecas tikai uz prasītāju individuālo situāciju, nevar pierādīt to, ka abi apstrīdētā lēmuma 1194. un 1241. apsvērumā izmantotie kritēriji ir kļūdaini; šie kritēriji attiecas vispārīgāk uz ienākošajiem un izejošajiem kravu pārvadājumu pakalpojumiem un uz vienotā un turpinātā pārkāpuma radīto kaitējumu

saistībā ar šiem pēdējiem. Otrām kārtām, katrā ziņā minētais arguments nozīmē, ka vispārējais 50 % samazinājums izriet no premisas, ka attiecīgais apgrozījums arī bija sadalīts starp ienākošajiem un izejošajiem maršrutiem, kas neizriet no apstrīdētā lēmuma.

798 Ciktāl prasītājas apgalvo, ka Komisijai tomēr vajadzēja pielāgot šā samazinājuma procentuālo daļu atkarībā no katra apsūdzētā pārvadātāja apgrozījuma sadalījuma, jāatgādina, ka, nosakot naudas soda apmēru, piemērojot atšķirīgas aprēķina metodes, nevar savstarpēji tikt diskriminēti uzņēmumi, kas ir bijuši LESD 101. panta 1. punktam pretēja nolīguma vai aizliegtas vienošanās dalībnieki (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2012. gada 19. jūlijs, *Alliance One International* un *Standard Commercial Tobacco*/Komisija un Komisija/*Alliance One International* u.c., C-628/10 P un C-14/11 P, EU:C:2012:479, 58. punkts un tajā minētā judikatūra).

799 Piemērot apsūdzētajiem pārvadātājiem atšķirīgu aprēķina metodi atbilstoši to apgrozījuma sadalījumam starp ienākošajiem maršrutiem un izejošajiem maršrutiem turklāt nozīmētu dažiem no tiem sniegt priekšrocību, pamatojoties uz kritēriju, kuram nav nekāda sakara ar pārkāpuma smagumu un ilgumu (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2016. gada 7. septembris, *Pilkington Group* u.c./Komisija, C-101/15 P, EU:C:2016:631, 66. punkts un tajā minētā judikatūra).

800 Turklāt, ciktāl prasītājas atsaucas uz nevienlīdzīgu attieksmi pret apsūdzētajiem pārvadātājiem, kuriem esot bijis lielāks apgrozījums izejošajos maršrutos nekā ienākošajos maršrutos, jāatgādina, ka vienlīdzīgas attieksmes princips, kurš ir vispārējs Savienības tiesību princips, kas nostiprināts Hartas 20. pantā, paredz, ka līdzīgas situācijas nedrīkst tikt aplūkotas atšķirīgi, bet atšķirīgas situācijas nedrīkst tikt aplūkotas vienādi, ja vien šāda pieeja nav objektīvi pamatota (skat. spriedumu, 2014. gada 12. novembris, *Guardian Industries* un *Guardian Europe*/Komisija, C-580/12 P, EU:C:2014:2363, 51. punkts un tajā minētā judikatūra).

801 Tā kā prasītājas atsaucās uz vienlīdzīgas attieksmes principa pārkāpumu, tām ir pienākums precīzi noteikt līdzīgās situācijas, attiecībā uz kurām tās uzskata, ka tās tika aplūkotas atšķirīgi, vai arī noteikt atšķirīgās situācijas, attiecībā uz kurām tās uzskata, ka tās tika aplūkotas vienādi (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2013. gada 12. aprīlis, *Du Pont de Nemours (France)* u.c./Komisija, T-31/07, nav publicēts, EU:T:2013:167, 311. punkts).

802 Tomēr šajā gadījumā prasītājas nav noteikušas šādas situācijas.

803 No tā izriet, ka Komisija varēja izmantot 50 % no apgrozījuma maršrutos starp EEZ un trešām valstīm kā objektīvu elementu, ar kuru var precīzi noteikt, cik lielā mērā tas, ka prasītājas bija aizliegtās vienošanās dalībnieces, kaitēja normālai konkurencei, ar nosacījumu, ka šis apgrozījums izriet no tirdzniecības, kam ir saikne ar EEZ (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2014. gada 27. februāris, *InnoLux*/Komisija, T-91/11, EU:T:2014:92, 47. punkts).

804 Šajā gadījumā šāda saikne pastāv attiecībā uz ienākošajiem maršrutiem, jo, kā izriet no apstrīdētā lēmuma 1194. un 1241. apsvēruma un kā Komisija apgalvo savos procesuālajos rakstos, ienākošie kravu pārvadājumu pakalpojumi daļēji tiek sniegti EEZ teritorijā. Kā tika norādīts šā sprieduma 198. punktā, minēto pakalpojumu mērķis ir tieši ļaut preces no trešām valstīm nogādāt EEZ. Kā Komisija pamatoti norāda, daļa šo pakalpojumu "fiziskās" sniegšanas pēc definīcijas notiek EEZ teritorijā, kur notiek daļa šo preču pārvadājumu un kur nolaižas kravas lidmašīnas.

805 Šajos apstākļos Komisija pamatoti uzskatīja, ka ienākošo kravu pārvadājumu pakalpojumu pārdošanas apjoms tika īstenots EEZ teritorijā 2006. gada pamatnostādņu 13. punkta izpratnē.

806 Tāpēc šis iebildums ir jānoraida un ir jāsecina, ka Komisija nepieļāva kļūdu, iekļaujot pārdošanas apjoma vērtībā 50 % apgrozījuma, kas īstenots, pārdodot ienākošos kravu pārvadājumu pakalpojumus.

3) Par to, ka pārdošanas apjoma vērtībā ir iekļauta kravu pārvadājumu pakalpojumu kopējā cena, nevis tikai piemaksas

807 Prasītājas apgalvo, ka Komisija ir pārkāpusi 2006. gada pamatnostādņu 13. punktu, iekļaujot pārdošanas apjoma vērtībā kravu pārvadājumu pakalpojumu cenu elementus, par kuriem tā nav pierādījusi, ka tiem būtu jel kāda saistība ar vienoto un turpināto pārkāpumu. Ir runa it īpaši par tarifiem un citām piemaksām, nevis DP un DRP.

808 Komisija apstrīd prasītāju argumentus.

809 Jāatgādina, ka pārdošanas apjoma [vērtības] jēdziens 2006. gada pamatnostādņu 13. punkta izpratnē atspoguļo rēķinā norādīto cenu bez nodokļiem par preci vai pakalpojumu, kas ir aplūkojamā pārkāpuma priekšmets (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2009. gada 6. maijs, *KME Germany* u.c./Komisija, T-127/04, EU:T:2009:142, 91. punkts, un 2013. gada 18. jūnijs, *ICF* /Komisija, T-406/08, EU:T:2013:322, 176. punkts un tajā minētā judikatūra). Ņemot vērā ar minēto punktu izvirzīto mērķi, kas norādīts arī to pašu pamatnostādņu 6. punktā, kurā ir noteikts, ka par uzņēmumam piemērota naudas soda apmēra aprēķināšanas pamatu ņem summu, kas atspoguļo pārkāpuma ekonomisko nozīmīgumu un šā uzņēmuma vainas īpatsvaru tajā (skat. šā sprieduma 764. punktu), pārdošanas apjoma vērtības jēdziens tādējādi ir jāsaprot kā tāds, ar ko apzīmē pārdošanas apjomu, kas īstenots tirgū, uz kuru attiecas pārkāpums (skat. spriedumu, 2018. gada 1. februāris, *Kühne + Nagel International* u.c./Komisija, C-261/16 P, nav publicēts, EU:C:2018:56, 65. punkts un tajā minētā judikatūra).

810 Komisija tātad pārdošanas apjoma vērtības noteikšanai var izmantot kopējo cenu, ko uzņēmums norāda rēķinā klientiem attiecīgo preču vai pakalpojumu tirgū, neesot nepieciešamībai nošķirt vai atņemt dažādus šīs cenas elementus atkarībā no tā, vai uz tiem attiecās vai neattiecās saskaņošana (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2018. gada 1. februāris, *Kühne + Nagel International* u.c./Komisija, C-261/16 P, nav publicēts, EU:C:2018:56, 66 un 67. punkts).

811 Kā būtībā norāda Komisija, DP un DRP nav atsevišķas preces vai pakalpojumi, kas var būt LESD 101. vai 102. panta pārkāpuma priekšmets. Gluži pretēji, kā izriet no apstrīdētā lēmuma 17., 108. un 1187. apsvēruma, DP un DRP ir tikai aplūkojamo pakalpojumu cenas divi elementi.

812 No tā izriet, ka pretēji tam, ko apgalvo prasītājas, 2006. gada pamatnostādņu 13. punkts neliedza Komisijai ņemt vērā tā pārdošanas apjoma kopējo apmēru, kas saistīts ar aplūkojamajiem pakalpojumiem, nesadalot to elementos, kuri to veido.

813 Turklāt jānorāda, ka pieņemt prasītāju ieteikto pieeju nozīmētu uzskatīt, ka tādi cenas elementi, kurus apsūdzētie pārvadātāji nav īpaši saskaņojuši, ir jāizslēdz no pārdošanas apjoma vērtības.

814 Šajā ziņā jāatgādina, ka nav neviena pamatota iemesla no pārdošanas apjoma vērtības izslēgt resursus, kuru izmaksas apgalvotā pārkāpuma dalībnieki nevar kontrolēt (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2009. gada 6. maijs, *KME Germany* u.c./Komisija, T-127/04, EU:T:2009:142, 91. punkts). Pretēji tam, ko apgalvo prasītājas, tas pats attiecas uz cenu elementiem, piemēram, tarifiem, attiecībā uz kuriem nav notikusi īpaša saskaņošana, bet kuri ir aplūkojamās preces vai pakalpojuma cenas neatņemama sastāvdaļa (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2000. gada 15. marts,

Cimenteries CBR u.c./Komisija, T-25/95, T-26/95, no T-30/95 līdz T-32/95, no T-34/95 līdz T-39/95, no T-42/95 līdz T-46/95, T-48/95, no T-50/95 līdz T-65/95, no T-68/95 līdz T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 un T-104/95, EU:T:2000:77, 5030. punkts).

815 Nospriest citādi nozīmētu uzlikt Komisijai par pienākumu dažos gadījumos neņemt vērā bruto apgrozījumu, bet citos gadījumos to ņemt vērā, atkarībā no sliekšņa, kas būtu grūti piemērojams un dotu pamatu nebeidzamiem un neatrisināmiem strīdiem, tostarp apgalvojumiem par diskrimināciju (spriedums, 2011. gada 8. decembris, *KME Germany* u.c./Komisija, C-227/09 P, EU:C:2011:810, 53. punkts).

816 Līdz ar to Komisija nav pārkāpusi 2006. gada pamatnostādņu 13. punktu, apstrīdētā lēmuma 1190. apsvērumā secinot, ka ir jāņem vērā tā pārdošanas apjoma kopējā summa, kas saistīts ar aplūkojamajiem pakalpojumiem, neesot nepieciešamībai to sadalīt elementos, kuri to veido.

817 Tāpēc šis iebildums ir jānoraida.

4) Par to, ka pārdošanas apjoma vērtībā tika iekļauts pārdošanas apjoms, kurš īstenots maršrutos, kam nav saistības ar vietējiem un atsevišķiem gadījumiem, kuros prasītājas esot piedalījušās "pavisam nelielā skaitā maršrutu"

818 Prasītājas pārmet Komisijai to, ka tā ir izmantojusi pārdošanas apjoma vērtību, "kas saistīta ar plašiem ģeogrāfiskajiem apgabaliem", lai gan rīcība, kas tām tika pārmesta, lielākoties bija atsevišķi vietēji gadījumi, kuri attiecās ne vairāk kā uz "pavisam nelielu skaitu maršrutu".

819 Izslēgt pārdošanas apjomu, uz kuru neattiecas vienotais un turpinātais pārkāpums, esot vēl jo taisnīgāk tāpēc, ka, pirmām kārtām, pavisam nelielu skaitu pārdošanas darījumu esot ietekmējusi strīdīgā rīcība, ciktāl prasītāju vispārējā politika esot bijusi piemērot tādas pašas piemaksas kā *Lufthansa* saskaņā ar aliansi, uz kuru attiecās 1996. gada atbrīvojums, un, otrām kārtām, noteikta daudzuma vienotā un turpinātā pārkāpuma elementu prettiesiskums neesot pierādīts. Tas tā esot it īpaši ar maršrutiem starp EEZ un trešām valstīm, attiecībā uz kuriem Komisija neesot vērtējusi trešo valstu tiesiskos regulējumus.

820 Komisija apstrīd prasītāju argumentus.

821 Jāatgādina – kā izriet no visa iepriekš minētā, Komisijai bija pamats attiecināt uz prasītājām atbildību par vienoto un turpināto pārkāpumu EEZ iekšējos maršrutos, maršrutos starp Savienību un trešām valstīm, maršrutos starp Savienību un Šveici un maršrutos EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un trešām valstīm. No tā izriet, ka vienotais un turpinātais pārkāpums ietver visus šos maršrutus, nevis tikai "pavisam nelielu skaitu maršrutu", par kuriem prasītājas apgalvo, ka bija tajos iesaistītas saistībā ar atsevišķiem vietējiem notikumiem.

822 Komisija tādējādi varēja iekļaut pārdošanas apjoma vērtībā pārdošanas apjomu, kas īstenots visos EEZ iekšējos maršrutos, maršrutos starp EEZ un trešām valstīm, maršrutos starp Savienību un Šveici un maršrutos EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un trešām valstīm, nepārkāpjot 2006. gada pamatnostādņu 13. punktu.

823 Ņemot vērā iepriekš minēto, ir jāpieņem iebildums par to, ka pārdošanas apjoma vērtībā tika iekļauts apgrozījums, kas gūts no kravu pārvadājumu pakalpojumu pārdošanas maršrutos EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un Šveici, bet pārējā daļā šī daļa ir jānoraida.

b) Par otro daļu attiecībā uz kļūdām, nosakot vienotā un turpinātā pārkāpuma smagumu

824 Prasītājas apgalvo, ka Komisija ir pārkāpusi Regulas Nr. 1/2003 23. panta 3. punktu un 2006. gada pamatnostādņu 19. un 20. punktu, piemērojot pārāk lielu smaguma koeficientu 16 % apmērā. Prasītāju ieskatā Komisija nav ņēmusi vērā visus atbilstīgos šā gadījuma apstākļus, nosakot vienotā un turpinātā pārkāpuma smagumu. It īpaši Komisija neesot ņēmusi vērā prasītāju individuālo atbildību.

825 Prasītāju argumentācija būtībā ir sadalīta piecos iebildumos.

826 Pirmkārt, Komisija kļūdaini neesot ņēmusi vērā to, ka vienotais un turpinātais pārkāpums neattiecās uz aplūkojamo pakalpojumu kopējo cenu un ka kopējās cenas divu (nebūtisku) elementu saskaņošana, kuru ietekme uz kopējo cenu nav pierādīta, acīmredzami bija mazāk smags pārkāpums nekā kopējās cenas saskaņošana ar pierādītu ietekmi uz tirgu.

827 Otrkārt, Komisijas piemērotais smaguma koeficients 16 % veidojot 45 līdz 320 % no attiecīgo piemaksu vērtības un tādējādi pārsniedzot 2006. gada pamatnostādņu 21. punktā paredzēto maksimālo vērtību 30 % no pārdošanas apjoma vērtības. Piemaksas kopā gadā esot veidojušas 5 līdz 35 % no attiecīgā pārdošanas apjoma kopējās vērtības laikā no 2000. gada februāra līdz 2006. gada februārim.

828 Treškārt, apstrīdētā lēmuma 1199. apsvērumā Komisija bez kāda pamatojuma esot pieņēmusi, ka vienotais un turpinātais pārkāpums esot noticis, "kaitējot klientiem un skarot plašu sabiedrību".

829 Ceturtkārt, vienota koeficienta piemērošana visiem apstrīdētā lēmuma adresātiem esot pretrunā sodu individualizācijas un samērīguma principiem. 10 % samazinājums, kas apstrīdētā lēmuma 1259. apsvērumā piemērots prasītājām atbilstoši atbildību mīkstinošiem apstākļiem, pilnībā neatspoguļojot atšķirību starp prasītāju situāciju un pārējo apsūdzēto pārvadātāju situāciju.

830 Piektkārt, prasītāju rīcība esot notikusi ārpus pamatgrupas, un tā galvenokārt esot izpaudusies kā saskaņošana atbilstoši NGPP trešās valstīs un sadarbībai aliansēs. Šī rīcība neesot bijusi slepena, informācija par to lielākoties esot publicēta preses izdevumos vai internetā, šī rīcība esot bijusi konkurences iestāžu kontrolēta vai to apstiprināta.

831 Komisija apstrīd prasītāju argumentus.

832 Atbilstoši Regulas Nr. 1/2003 23. panta 3. punktam, nosakot naudas soda apmēru, ņem vērā tostarp pārkāpuma smagumu.

833 2006. gada pamatnostādņu 19.–23. punktā ir paredzēts:

"19. Naudas soda pamatsumma atbilst pārdošanas apjoma daļai, ko nosaka atkarībā no pārkāpuma smaguma pakāpes, reizinot to ar gadu skaitu, kuru gaitā izdarīts pārkāpums.

20. Smaguma pakāpi novērtē katram konkrētajam gadījumam un visiem pārkāpumu veidiem, ņemot vērā visus būtiskos lietas apstākļus.

21. Vispārējais princips ir tāds, ka pārdošanas apjoma daļu nosaka līmenī, kas nepārsniedz 30 % no visa pārdošanas apjoma.

22. Lai izlemtu, vai konkrētajā gadījumā pārdošanas apjoma daļai jāatrodas minētā diapazona sākumā vai beigās, Komisija ņem vērā vairākus faktorus, piemēram, pārkāpuma veidu, visu attiecīgo dalībnieku kopējo tirgus daļu, pārkāpuma izdarīšanas ģeogrāfisko teritoriju un to, vai pārkāpums jau ir īstenots vai vēl ne.

23. Horizontālas vienošanās par cenu noteikšanu, tirgus sadali un ražošanas izlaides ierobežošanu, kas parasti ir slepenas, pēc būtības pieder pie vissmagākajiem konkurences ierobežojumiem. Saskaņā ar konkurences politiku par tām jāpiemēro smags sods. Tāpēc, nosakot pārdošanas apjoma daļu par šādiem pārkāpumiem, tai jāatrodas diapazona augšdaļā."

834 Saskaņā ar judikatūru horizontāla vienošanās, ar kuru attiecīgie uzņēmumi vienojas nevis par kopējo cenu, bet par kādu tās elementu, ir horizontāla vienošanās par cenas noteikšanu 2006. gada pamatnostādņu 23. punkta izpratnē un tādējādi pieder pie vissmagākajiem konkurences ierobežojumiem (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2016. gada 29. februāris, *UTi Worldwide* u.c./Komisija, T-264/12, nav publicēts, EU:T:2016:112, 277. un 278. punkts).

835 No tā izriet – kā Komisija atgādināja apstrīdētā lēmuma 1208. apsvērumā, šādas vienošanās gadījumā parasti ir jāpiemēro smaguma koeficients, kas atrodas 2006. gada pamatnostādņu 21. punktā minētā diapazona 0–30 % augšdaļā.

836 Saskaņā ar judikatūru smaguma koeficients, kas atrodas ievērojami zemāk par šā diapazona augšējo robežu, ir ļoti labvēlīgs uzņēmumam, kurš ir bijis šādas vienošanās dalībnieks (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2013. gada 11. jūlijs, *Team Relocations* u.c./Komisija, C-444/11 P, nav publicēts, EU:C:2013:464, 125. punkts), un tas pat var būt pamatots, ņemot vērā pārkāpuma raksturu vien (skat. spriedumu, 2018. gada 26. septembris, *Philips* un *Philips France*/Komisija, C-98/17 P, nav publicēts, EU:C:2018:774, 103. punkts un tajā minētā judikatūra).

837 Apstrīdētā lēmuma 1199. apsvērumā Komisija tieši norādīja, ka "nolīgumi un/vai saskaņotās darbības, uz kurām attiecas [..] apstrīdētais lēmums, skar dažādu cenas elementu noteikšanu".

838 Tādējādi Komisija apstrīdētā lēmuma 1199., 1200. un 1208. apsvērumā pamatoti kvalificēja strīdīgo rīcību par nolīgumu vai horizontālu darbību cenu jomā, lai arī tā neesot attiekusies uz "aplūkojamo pakalpojumu kopējo cenu".

839 Tādējādi Komisija apstrīdētā lēmuma 1208. apsvērumā pamatoti secināja, ka nolīgumi un strīdīgā rīcība pieder pie vissmagākajiem konkurences ierobežojumiem un tādējādi tiem jāpiemēro smaguma koeficients, kas atrodas "diapazona augšdaļā".

840 Smaguma koeficients 16 %, ko Komisija ir noteikusi apstrīdētā lēmuma 1212. apsvērumā un kas ir ievērojami zemāks par 2006. gada pamatnostādņu 21. punktā minētā diapazona augšējo robežu, tādējādi varētu būt pamatots, ņemot vērā vienotā un turpinātā pārkāpuma raksturu vien.

841 Tomēr jānorāda – kā izriet no apstrīdētā lēmuma 1209.–1212. apsvēruma, Komisija nav balstījusies tikai uz vienotā un turpinātā pārkāpuma raksturu, nosakot smaguma koeficientu 16 %. Komisija šajā lēmumā atsaucās uz apsūdzēto pārvadātāju kopējām tirgus daļām globālā līmenī, kā arī EEZ iekšējos maršrutos un maršrutos starp EEZ un trešām valstīm (1209. apsvērums), uz strīdīgās aizliegtās vienošanās ģeogrāfisko apjomu (1210. apsvērums) un uz strīdīgo nolīgumu un darbību īstenošanu (1211. apsvērums).

842 Tomēr šo elementu pamatotību, nosakot smaguma koeficientu, prasītājas šajā daļā neapstrīd.

843 Šajos apstākļos prasītājas nevar apgalvot, ka smaguma koeficients 16 % būtu prettiesisks.

844 Neviens no prasītāju argumentiem nevar atspēkot šo secinājumu.

845 Pirmkārt, ciktāl prasītājas apgalvo, ka Komisijai būtu vajadzējis ņemt vērā viņu rīcības apgalvoto publisko raksturu, jānorāda, ka viņu argumentācijai trūkst gan tiesiska, gan faktiska pamatojuma. Tiesību jomā jāatgādina, ka, taisnība gan, aizliegtas vienošanās slepenais raksturs ir apstāklis, kas var pastiprināt tās smagumu. Tomēr 2006. gada pamatnostādņu 23. punktā pārkāpuma slepenais raksturs nav noteikts kā nosacījums tā kvalificēšanai par konkurences ierobežojumu, kas pieder pie vissmagākajiem. Šajā punktā ir tikai norādīts, ka horizontālas vienošanās par cenu noteikšanu, kas pēc būtības pieder pie vissmagākajiem konkurences ierobežojumiem, "parasti ir slepenas". No tā izriet, ka pārkāpuma slepenais raksturs nav apstāklis, kuram obligāti ir jāpastāv, lai pārkāpumu kvalificētu kā smagu 2006. gada pamatnostādņu 23. punkta izpratnē un sekojoši tam piemērotu sodu (šajā nozīmē un pēc analoģijas skat. spriedumu, 2006. gada 14. decembris, *Raiffeisen Zentralbank Österreich* u.c./Komisija, no T-259/02 līdz T-264/02 un T-271/02, EU:T:2006:396, 252. punkts).

846 Līdz ar to, pat pieņemot, kas tas tiktu pierādīts, prasītāju rīcības slepenais [publiskais] raksturs nevar likt apšaubīt apstrīdētā lēmuma 1212. apsvērumā noteiktā smaguma koeficienta likumību.

847 Jānorāda, tāpat kā norāda Komisija, ka nav tā, ka prasītājas būtu piedalījušās vienīgi publiskā rīcībā. Gluži pretēji, tās piedalījās slepenas rīcības epizodēs, no kurām dažas liecina pat par aktīvu vēlēšanos to noslēpt. Tā apstrīdētā lēmuma 144. apsvērumā Komisija atsaucas uz 2000. gada janvāra iekšēju elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņu, kurā prasītāju darbinieks norādīja saviem kolēģiem, lai tie "nemin citus pārvadātājus [atbildē uz Somijas ekspeditoru asociācijas vēstuli], jo tas var radīt problēmas ar pretmonopola uzraudzības iestādēm" (skat. arī šā sprieduma 400. punktu).

848 Otrkārt, ciktāl prasītājas atsaucas uz to, ka nav pierādīta vienotā un turpinātā pārkāpuma ietekme un ka Komisija neesot pierādījusi, ka tas notika, "kaitējot klientiem un skarot plašu sabiedrību", jāatgādina, ka Pamatnostādnēs sodanaudas [naudas soda] noteikšanai, piemērojot regulas Nr. 17 15. panta 2. punktu un EOTK līguma 65. panta 5. punktu (OV 1998, C 9, 3. lpp.), bija paredzēts, ka, novērtējot pārkāpuma smagumu, jāņem vērā tostarp tā faktiskā ietekme uz tirgu gadījumos, kad to iespējams noteikt.

849 Tomēr 2006. gada pamatnostādnēs, kas ir piemērojamas šajā gadījumā, šī prasība vairs nav minēta. Šīs pamatnostādnes tādējādi nenosaka Komisijai pienākumu ņemt vērā pārkāpuma faktisko ietekmi uz tirgu, lai noteiktu pārdevumu [pārdošanas apjoma] vērtības daļu saistībā ar [pārkāpuma] smagumu saskaņā ar minēto pamatnostādņu 19.–24. punktu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2015. gada 16. jūnijs, *FSL* u.c./Komisija, T-655/11, EU:T:2015:383, 539. punkts).

850 Šādu pienākumu tai nenosaka arī judikatūra, vismaz attiecībā uz konkurences ierobežojumu "mērķa dēļ" ne.

851 Konkurences tiesību normu pārkāpuma smagums ir jānoskaidro, pamatojoties uz ļoti daudziem apstākļiem. Pie tiem pieder tostarp īpašie lietas apstākļi, lietā pastāvošā situācija un naudas sodu preventīvais raksturs, kaut arī nav izstrādāts saistošs vai izsmeļošs to kritēriju saraksts, kas obligāti ir jāņem vērā (rīkojums, 1996. gada 25. marts, *SPO* u.c./Komisija, C-137/95 P,

EU:C:1996:130, 54. punkts, un spriedums, 2005. gada 28. jūnijs, *Dansk Rørindustri* u.c./Komisija, C-189/02 P, C-202/02 P, no C-205/02 P līdz C-208/02 P un C-213/02 P, EU:C:2005:408, 241. punkts).

852 Protams, ietekmi uz tirgu var ņemt vērā kā vienu no šiem elementiem, bet tai ir būtiska nozīme tikai tādu nolīgumu, lēmumu vai saskaņotu darbību gadījumā, kuriem nav tiešs mērķis nepieļaut, ierobežot vai izkropļot konkurenci un kuri tādējādi var kļūt par tādiem, uz ko jāattiecina LESD 101. pants vienīgi savas konkrētās ietekmes dēļ (spriedums, 2018. gada 12. decembris, *Servier* u.c./Komisija, T-691/14, notiek apelācijas tiesvedība, EU:T:2018:922, 1809. punkts).

853 Pretējā gadījumā Komisijai naudas soda apmēra aprēķināšanas stadijā tiktu uzlikts pienākums, kas saskaņā ar pastāvīgo judikatūru tai nav jāpilda atbilstoši LESD 101. pantam, ja attiecīgā pārkāpuma mērķis ir vērsts pret konkurenci (skat. spriedumu, 2009. gada 3. septembris, *Prym* un *Prym Consumer*/Komisija, C-534/07 P, EU:C:2009:505, 64. punkts un tajā minētā judikatūra).

854 Apstrīdētā lēmuma 903. apsvērumā Komisija strīdīgo rīcību kvalificēja par konkurences ierobežojumu "mērķa dēļ". Pretēji tam, ko apgalvo prasītājas, tai tātad nebija pienākums ņemt vērā vienotā un turpinātā pārkāpuma konkrēto ietekmi uz tirgu.

855 Tomēr, ja Komisija naudas soda aprēķināšanai uzskata par piemērotu ņemt vērā pārkāpuma konkrēto ietekmi uz tirgu, tā nevar tikai izdarīt vienkāršu pieņēmumu, bet tai ir jāspēj sniegt konkrētas, ticamas un pietiekamas norādes, kas ļauj novērtēt, kāda faktiskā ietekme pārkāpumam ir varējusi būt uz konkurenci minētajā tirgū (spriedums, 2009. gada 3. septembris, *Prym* un *Prym Consumer*/Komisija, C-534/07 P, EU:C:2009:505, 82. punkts).

856 Tāpat, lai arī Komisijai, nosakot naudas sodus, nav jāpierāda, ka pārkāpuma rezultātā attiecīgajiem uzņēmumiem prettiesiski tika radītas priekšrocības, ne arī attiecīgā gadījumā jāņem vērā, ka šādu priekšrocību nav bijis, pārkāpuma radītās prettiesiskās peļņas novērtējums var būt atbilstīgs, ja Komisija balstās tieši uz to, nosakot smaguma koeficientu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2000. gada 15. marts, *Cimenteries CBR* u.c./Komisija, T-25/95, T-26/95, no T-30/95 līdz T-32/95, no T-34/95 līdz T-39/95, no T-42/95 līdz T-46/95, T-48/95, no T-50/95 līdz T-65/95, no T-68/95 līdz T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 un T-104/95, EU:T:2000:77, 4881. un 4882. punkts).

857 Apstrīdētā lēmuma 1199. apsvērumā, nosakot smaguma koeficientu, Komisija norādīja, ka strīdīgie nolīgumi un darbības bija radījuši "ieguvumu [apsūdzētajiem pārvadātājiem], kaitējot klientiem un skarot plašu sabiedrību". Taču tā neminēja ne mazāko pierādījumu šā konstatējuma atbalstam.

858 Tomēr jānorāda, ka aplūkojamais konstatējums nav neatkarīgs motīvs, uz kuru Komisija balstījās, lai novērtētu vienotā un turpinātā pārkāpuma smagumu, bet gan viens no vairākiem apsvērumiem, kurus tā ņēma vērā, lai apstrīdētā lēmuma 1199.–1208. apsvērumā novērtētu šā pārkāpuma raksturu. Šis apsvērums nav nepieciešamais pamats secinājumam, ka minētais pārkāpums bija vērsts uz kravu pārvadājumu pakalpojumu cenu elementu noteikšanu un tādējādi varēja pamatot smaguma koeficientu, kas atrodas pie 2006. gada pamatnostādņu 23. punktā attiecībā uz vissmagākajiem konkurences ierobežojumiem norādītās "diapazona augšdaļas" zemākās robežas. Tādējādi šis arguments nevar atspēkot apstrīdētajā lēmumā minēto vērtējumu par aplūkojamā pārkāpuma raksturu. Līdz ar to – tā kā prasītājas nav pierādījušas, ka smaguma koeficients nebija pamatots atbilstoši pārējiem faktoriem, kas ņemti vērā apstrīdētajā lēmumā (skat. šā sprieduma 841. un 842. punktu), šis arguments ir jānoraida.

859 Treškārt, attiecībā uz iebildumu par to, ka izmantotais smaguma koeficients veidojot 45 līdz 320 % no attiecīgo piemaksu vērtības un tādējādi pārsniedzot 2006. gada pamatnostādņu 21. punktā paredzēto maksimālo vērtību 30 % no pārdošanas apjoma vērtības, jānorāda, ka prasītājas balstās uz kļūdainu premisu, saskaņā ar kuru Komisijai, nosakot pārdošanas apjoma vērtību, būtu vajadzējis ņemt vērā tikai piemaksu summu, nevis aplūkojamo kravu pārvadājumu kopējo cenu (skat. šā sprieduma 809.–816. punktu).

860 Ceturtkārt, attiecībā uz iebildumiem par sodu individualizācijas un samērīguma principu pārkāpumu un to, ka, kā apgalvots, Komisija neesot ņēmusi vērā īpašās iezīmes, kas raksturo prasītāju dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā, jāatgādina, ka apstākļiem, kas varētu ietekmēt pārkāpumu smaguma novērtējumu, ir pieskaitāma katra uzņēmuma rīcība, katra uzņēmuma loma aizliegtās vienošanās izveidē, labums, ko tie varēja gūt no tās, to lielums un attiecīgo preču vērtība, kā arī risks, ko šāda veida pārkāpumi rada Savienības mērķiem (skat. spriedumu, 2017. gada 26. janvāris, *Roca Sanitario*/Komisija, C-636/13 P, EU:C:2017:56, 49. punkts un tajā minētā judikatūra).

861 Tomēr jāatgādina, ka iespējamo atšķirību starp dažādiem uzņēmumiem, kas bijuši vienas un tās pašas aizliegtās vienošanās dalībnieki, ņemšanai vērā nav katrā ziņā jānotiek pārkāpuma smaguma koeficientu noteikšanas laikā, bet tā var notikt citā naudas soda aprēķināšanas stadijā, piemēram, pielāgojot pamatsummu atkarībā no atbildību mīkstinošiem vai pastiprinošiem apstākļiem saskaņā ar 2006. gada pamatnostādņu 28. un 29. punktu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2017. gada 26. janvāris, *Roca*/Komisija, C-638/13 P, EU:C:2017:53, 67. punkts un tajā minētā judikatūra).

862 Nosakot smaguma koeficientu, apstrīdētā lēmuma 1208. apsvērumā Komisija norādīja, ka tā ņems vērā "apstākli, ka dažiem pārvadātājiem, iespējams, bija neliela loma [..], kā iespējamu atbildību mīkstinošu apstākli". Tādējādi minētā lēmuma 1258. un 1259. apsvērumā Komisija uzskatīja, ka prasītāju dalībai vienotajā un turpinātajā pārkāpumā bija ierobežots raksturs, un līdz ar to piešķīra tām naudas soda pamatsummas samazinājumu 10 % apmērā atbilstoši atbildību mīkstinošiem apstākļiem.

863 No tā izriet, ka Komisija nav pieļāvusi kļūdu, neņemot vērā prasītāju ierobežoto dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā arī smaguma koeficienta noteikšanas stadijā. Savukārt jautājums par to, vai naudas soda apmēra samazinājums par 10 %, kas, vērtējot atbildību mīkstinošos apstākļus, prasītājām tika piešķirts saistībā ar to ierobežoto dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā, bija pietiekams, ir saistīts ar šā pamata piekto daļu un tiks vērtēts kopā ar to.

864 Tāpēc šī daļa ir jānoraida.

c) Par trešo daļu attiecībā uz kļūdām, nosakot vienotā un turpinātā pārkāpuma ilgumu

865 Prasītājas Komisijai pārmet, ka tā ir pieļāvusi kļūdu, nosakot pārkāpuma ilgumu.

866 Argumenti, ko prasītājas min šīs daļas atbalstam, pārklājas ar tiem, kurus tās min trešā pamata atbalstam. Kā izriet no šā sprieduma 353.–358. punkta, šie argumenti nav pamatoti.

867 Tāpēc šī daļa ir jānoraida.

d) Par ceturto daļu attiecībā uz kļūdām, palielinot pamatsummu sakarā ar recidīvu

868 Prasītājas apgalvo, ka Komisija pieļāva kļūdu, par 50 % palielinot *SAS Consortium* un *SAS Cargo* uzliktā naudas soda pamatsummu, lai ņemtu vērā, ka *SAS Consortium* bija adresāts Komisijas Lēmumam 2001/716/EK (2001. gada 18. jūlijs) par [LESD 101.] panta un EEZ līguma 53. panta piemērošanas procedūru (Lieta COMP.D.2 37.444 – *SAS*/*Maersk Air* un Lieta COMP.D.2 37.386 – *Sun-Air* pret *SAS* un *Maersk Air*) (OV 2001, L 265, 15. lpp.).

869 Prasītāju ieskatā Lēmums 2001/716, pirmām kārtām, attiecas uz pārkāpumu, kas nav ne tāds pats, ne līdzīgs apstrīdētajā lēmumā aprakstītajam, un, otrām kārtām, nevarot pamatot naudas soda apmēra palielināšanu attiecībā uz darbībām pirms 2001. gada 18. jūlija, kas ir Lēmuma 2001/716 pieņemšanas datums.

870 Turklāt prasītājas apgalvo, ka 2002. gadā tās no Dānijas konkurences iestādes saņēma apliecinājumus, saskaņā ar kuriem Savienības iestādes nevarot iejaukties attiecībā uz kravu pārvadājumu tarifiem, ko apstiprinājušas vai saskaņojušas valsts iestādes un kas piemērojami maršrutiem starp Savienību un trešām valstīm. Tāpat prasītājas apgalvo, ka Komisija ar savu lēmumu pieņemšanas praksi veicināja alianšu veidošanu starp pārvadātājiem, iekļaujot cenu saskaņošanu.

871 Kā izriet no 2006. gada pamatnostādņu 28. punkta un Tiesas judikatūras, recidīvu kā atbildību pastiprinošu apstākli raksturo tas, ka uzņēmums turpina vai atkārto to pašu vai līdzīgu pārkāpumu pēc tam, kad Komisija vai valsts konkurences iestāde ir konstatējusi, ka šis uzņēmums ir pārkāpis LESD 101. vai 102. panta noteikumus (skat. spriedumu, 2015. gada 5. marts, Komisija u.c./*Versalis* u.c., C-93/13 P un C-123/13 P, EU:C:2015:150, 87. punkts un tajā minētā judikatūra).

872 Saskaņā ar judikatūru recidīva konstatēšanas nolūkos pārkāpumi ir līdzīgi vai tāda paša veida, ja to abu gadījumā tiek pārkāptas tās pašas LESD normas (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2007. gada 12. decembris, *BASF* un *UCB*/Komisija, T-101/05 un T-111/05, EU:T:2007:380, 64. punkts; 2009. gada 6. maijs, *Outokumpu* un *Luvata*/Komisija, T-122/04, EU:T:2009:141, 56. punkts, un 2009. gada 30. septembris, *Hoechst*/Komisija, T-161/05, EU:T:2009:366, 147. punkts).

873 Tas, ka Komisija ņēma vērā recidīvu, atbilst nepieciešamībai izskaust to, ka uzņēmums atkārtoti nepilda konkurences noteikumos paredzētos pienākumus (spriedums, 2010. gada 17. jūnijs, *Lafarge*/Komisija, C-413/08 P, EU:C:2010:346, 61. punkts), un tā mērķis ir pamudināt uzņēmumus, kuriem ir tendence pārkāpt konkurences tiesību normas, mainīt savu uzvedību (spriedums, 2007. gada 8. februāris, *Groupe Danone*/Komisija, C-3/06 P, EU:C:2007:88, 39. punkts).

874 Recidīva īpašo iezīmju konstatēšana un novērtēšana ir daļa no Komisijas rīcības brīvības attiecībā uz to elementu izvēli, kas ņemami vērā, nosakot naudas sodu apmēru (spriedums, 2007. gada 8. februāris, *Groupe Danone*/Komisija, C-3/06 P, EU:C:2007:88, 38. punkts). Īstenojot šo brīvību, Komisija katrā atsevišķajā gadījumā var ņemt vērā apstākļus, kuri liecina par aplūkojamā uzņēmuma tendenci pārkāpt konkurences tiesību normas, tostarp, piemēram, laiku, kas ir pagājis starp attiecīgajiem pārkāpumiem (spriedums, 2007. gada 8. februāris, *Groupe Danone*/Komisija, C-3/06 P, EU:C:2007:88, 39. punkts). Saskaņā ar judikatūru Komisija nepārkāpj šīs brīvības robežas, pieņemot recidīvu par atbildību pastiprinošu apstākli gadījumā, kad otrais pārkāpums,

kas ir sācies ātrāk, nekā konstatēts pirmais pārkāpums, lielākajā daļā nebija noticis pirms šā konstatējuma (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2008. gada 8. jūlijs, *BPB*/Komisija, T-53/03, EU:T:2008:254, 394.–396. punkts).

875 Šī daļa ir jāvērtē, ņemot vērā atgādinātos apsvērumus un principus.

876 Pirmkārt, attiecībā uz apgalvoto līdzības neesamību starp vienoto un turpināto pārkāpumu un aizliegto vienošanos par tirgus sadali, par kuru tika noteikts sods ar Lēmumu 2001/716, jānorāda, ka abi šie pārkāpumi attiecas uz horizontālu aizliegtu vienošanos, attiecībā uz kuru Komisija uzskatīja, ka tā pārkāpj LESD 101. pantu. Līdz ar to šie pārkāpumi ir jāuzskata par līdzīgiem recidīva esamības pierādīšanas nolūkos.

877 Šo secinājumu neliek apšaubīt Komisijas Lēmums 2005/503/EK (2004. gada 29. septembris) attiecībā uz procesu saskaņā ar [LESD 101.] pantu (Lieta COMP/C.37.750/B2 – *Brasseries Kronenbourg*, *Brasseries Heineken*) (OV 2005, L 184, 57. lpp.), uz kuru prasītājas atsaucas un kurā Komisija esot uzskatījusi, ka iepriekšējs nolīgums par cenām nebija tāda paša veida kā pamiera nolīgums, kas aplūkots minētajā lēmumā. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru Komisijas agrākā lēmumpieņemšanas prakse pati par sevi nav uzskatāma par juridisku ietvaru attiecībā uz naudas sodiem konkurences jomā, jo šāds ietvars ir noteikts tikai Regulā Nr. 1/2003 un 2006. gada pamatnostādnēs un katrā ziņā nav pierādīts, ka lietas, kurā ir pieņemts minētais lēmums, apstākļi bija salīdzināmi ar izskatāmās lietas apstākļiem.

878 Otrkārt, attiecībā uz to, ka, piemērojot pamatsummas 50 % palielinājumu sakarā ar recidīvu, Komisija nav izšķīrusi un izslēgusi vienotā un turpinātā pārkāpuma laikposmu pirms Lēmuma 2001/716 pieņemšanas, vispirms jānorāda, ka saskaņā ar šā sprieduma 871. punktā atgādināto judikatūru atbildību pastiprinošais apstāklis recidīvs ietver gadījumu, kad otrais pārkāpums tiek turpināts pēc pirmā pārkāpuma konstatējuma, un tas nozīmē, ka pārkāpums bija sākts iepriekš. Šajā gadījumā tas tā ir ar *SAS Consortium* un *SAS Cargo* dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā, attiecīgi sākot no 1999. gada 13. decembra un 2001. gada 1. jūnija, proti, pirms 2001. gada 18. jūlija, kas ir Lēmuma 2001/716 pieņemšanas datums.

879 Turpinot – apstrīdētā lēmuma 1244. apsvērumā, vērtējot recidīva īpašās iezīmes, Komisija pamatoti ņēma vērā to, ka prasītājas šajā gadījumā bija turpinājušas līdzīgu pārkāpumu gandrīz piecus gadus pēc Lēmuma 2001/716 pieņemšanas. Pirmām kārtām, šis apstāklis apliecina to, ka lielākā daļa vienotā un turpinātā pārkāpuma notika pēc, nevis pirms pirmā pārkāpuma konstatējuma, tādējādi nošķirot šā gadījuma faktus no faktiem, kas aplūkoti 1999. gada 11. marta spriedumā *Thyssen Stahl*/Komisija (T-141/94, EU:T:1999:48), uz kuru atsaucas prasītājas. Otrām kārtām, tas liecina par prasītāju tendenci neizdarīt attiecīgus secinājumus no attiecībā uz tām izdarīta konstatējuma par konkurences tiesību normu pārkāpumu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2008. gada 8. jūlijs, *Lafarge*/Komisija, T-54/03, nav publicēts, EU:T:2008:255, 727. punkts).

880 Visbeidzot jānorāda, ka 2006. gada pamatnostādņu 28. punktā attiecībā uz palielinājuma sakarā ar recidīvu metodi nav nošķīruma atkarībā no tā, vai recidīvs ir bijis pārkāpuma atkārtojuma vai turpinājuma dēļ, un tajā ir vienīgi precizēts, ka "pamatsummu palielina līdz 100 % par katru konstatēto pārkāpumu". Piemērojot pamatsummai kopumā palielinājuma koeficientu sakarā ar recidīvu, Komisija tātad pildīja ieteiktos rīcības noteikumus, kuri tai ir noteikti un no kuriem tā principā nevar atkāpties (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2013. gada 11. jūlijs, *Ziegler*/Komisija, C-439/11 P, EU:C:2013:513, 60. punkts). Turpretī, lai arī 2006. gada pamatnostādņu 28. punktā

nav paredzēta iespēja pielāgot palielinājuma bāzi sakarā ar recidīvu, lai attiecīgā gadījumā ņemtu vērā to pārkāpuma daļu, kas notikusi pirms pirmā pārkāpuma konstatējuma, minētais punkts neliedz šādu ņemšanu vērā atspoguļot palielinājuma likmē.

881 Ņemot vērā šīs lietas apstākļus, kā tie atgādināti it īpaši šā sprieduma 879. punktā, recidīva režīmu līdzīga pārkāpuma turpināšanas gadījumā (skat. šā sprieduma 878. un 880. punktu) un prevencijas nepieciešamību, kas ir recidīva kā atbildību pastiprinoša apstākļa piemērošanas pamatā (skat. šā sprieduma 873. punktu), ir jāuzskata, ka Komisija nepieļāva kļūdu, piemērojot *SAS Cargo* un *SAS Consortium* noteiktā naudas soda pamatsummai 50 % palielinājumu.

882 Šo secinājumu neliek apšaubīt tas, ka prasītājas atsaucas uz nevainīguma prezumpcijas principa pārkāpumu, tā atbalstam neizvirzot nevienu argumentu.

883 Treškārt, prasītājas atsaucas uz apliecinājumiem, kas saņemti no Dānijas konkurences iestādes. Šis arguments jau tika skatīts un noraidīts saistībā ar trešo pamatu (skat. šā sprieduma 682. punktu).

884 Attiecībā uz Komisijas lēmumu pieņemšanas praksi saistībā ar pārvadātāju aliansēm, iekļaujot cenu saskaņošanu, jāatgādina, ka prasītājām pārmestās darbības neiekļāvās vienīgi dažādu alianšu, kurās tās bija iesaistītas, leģitīmo mērķu īstenošanā. Darbības, kas iekļāvās šādu mērķu īstenošanā, ievērojot apstrīdētā lēmuma 517. apsvērumā aprakstīto, prasītājām netika pārmestas (skat. šā sprieduma 332. punktu).

885 No tā izriet, ka šī daļa ir jānoraida.

e) Par piekto daļu attiecībā uz kļūdām tajā, kā tika ņemti vērā atbildību mīkstinoši apstākļi

886 Prasītājas būtībā apgalvo, ka Komisija ir pārkāpusi 2006. gada pamatnostādņu 29. punktu, atbildību mīkstinošo apstākļu vērtējumā neņemot vērā visus atbilstīgos elementus un tām piešķirot nepietiekamu naudas soda apmēra samazinājumu atbilstoši atbildību mīkstinošajiem apstākļiem, ko tā ņēma vērā. Prasītājas atgādina, ka to dalība pārkāpumā bija ierobežota, ka piemaksu saskaņošanu daudzos gadījumos noteica trešo valstu tiesiskie regulējumi, ka pārvadātāju alianses bija prakse, kuru veicināja Komisija, un ka Dānijas konkurences iestādes 2002. gada lēmums radīja tiesisko paļāvību, saskaņā ar kuru tas, ka prasītājas trešās valstīs ievēro NGPP, neietilpst Savienības konkurences tiesību normu piemērošanas jomā.

887 Komisija apstrīd prasītāju argumentus.

888 Šajā ziņā jāatgādina, ka 2006. gada pamatnostādņu 27. punktā ir paredzēts, ka, nosakot naudas soda apmēru, Komisija var ņemt vērā apstākļus, kas liek paaugstināt vai samazināt pamatsummu, pamatojoties uz visaptverošu vērtējumu, ņemot vērā visus atbilstīgos apstākļus.

889 2006. gada pamatnostādņu 29. punktā ir noteikts, ka naudas soda pamatsummu var samazināt, ja Komisija konstatē atbildību mīkstinošu apstākļu pastāvēšanu. Šajā punktā norādošā un neizsmeļošā veidā ir uzskaitīti piecu veidu atbildību mīkstinoši apstākļi, kurus var ņemt vērā, tostarp attiecīgā uzņēmuma būtiski ierobežotā dalība pārkāpumā un apstāklis, ka valsts iestādes vai regulējums veicina aplūkojamās pretkonkurences darbības.

890 Pirmām kārtām, apstrīdētā lēmuma 1263. apsvērumā Komisija konstatēja, ka neviens regulējums nenoteica apsūdzētajiem pārvadātājiem pienākumu saskaņot tarifus. Tomēr minētā lēmuma 1264. un 1265. apsvērumā tā uzskatīja, ka atsevišķi regulējumi varēja apsūdzētos pārvadātājus mudināt veikt pretkonkurences darbības, un līdz ar to tiem piemēroja vispārējo 15 % samazinājumu saskaņā ar 2006. gada pamatnostādņu 29. punktu.

891 Jānorāda, ka prasītāju argumenti, kurus tās izvirza pret šo vērtējumu, saskan ar argumentiem, ko tās sniedza trešā pamata sestās daļas atbalstam (skat. šā sprieduma 505.–507. punktu). Prasītājas norāda, ka vispārējam 15 % samazinājumam esot vajadzējis būt lielākam, jo aplūkojamo valstu "likumi un administratīvā prakse ne tikai "veicināja" piemaksu saskaņošanu – daudzos gadījumos tā bija obligāta".

892 Šajā ziņā, pirmkārt, jānorāda, ka atbilstīgie regulējumi vai nu veicināja strīdīgo rīcību maršrutos starp EEZ un trešām valstīm – un tādā gadījumā naudas soda apmēra samazināšanu var pamatot ar 2006. gada pamatnostādņu 29. punktu (skat. šā sprieduma 888. un 889. punktu) –, vai nu to noteica kā pienākumu, un tādā gadījumā nevarēja konstatēt nekādu konkurences noteikumu pārkāpumu un nevarēja noteikt nekādu sodu par minēto rīcību (šajā nozīmē skat. spriedumu, 1997. gada 11. novembris, Komisija un Francija/*Ladbroke Racing*, C-359/95 P un C-379/95 P, EU:C:1997:531, 33. punkts un tajā minētā judikatūra).

893 Ciktāl prasītājas būtībā apgalvo, ka daudzi regulējumi noteica pienākumu veikt saskaņošanu, to argumenti ir jānoraida kā neefektīvi, ciktāl, pat ja pieņem, ka tie būtu pamatoti, tie padarītu kļūdainu pārkāpuma konstatējumu, nevis 2006. gada pamatnostādņu 29. punkta piemērošanu, par ko ir runa šajā daļā.

894 Otrkārt, katrā ziņā jānorāda, ka prasītāju argumentu pamatā ir kļūdaina aplūkojamo tiesisko regulējumu analīze. Kā tika norādīts šā sprieduma 509.–563. punktā, izņemot to, kas attiecas uz DP saskaņošanu Taizemē laikposmā no 2005. gada 20. jūlija līdz 2006. gada 14. februārim, prasītājas nav pierādījušas, ka to darbības trešās valstīs izrietēja no šo valstu piespiedu rīcības. Attiecībā uz minēto saskaņošanu prasītājas pierādīja valsts piespiedu rīcības esamību. Līdz ar to šī saskaņošana neietilpst vienotajā un turpinātajā pārkāpumā un tātad par to prasītājām nevar noteikt sodu. Tāpēc tā nav jāņem vērā kā atbildību mīkstinošs apstāklis, kura pamatā ir trešo valstu regulējuma ietekme uz prasītāju rīcību.

895 Attiecībā uz to, ka prasītājas atsaucas uz Komisijas Lēmumu C(2008) 5955, galīgā redakcija (2008. gada 15. oktobris) par procedūru saskaņā ar [LESD 101.] pantu (Lieta COMP/39.188 – Banāni), jāatgādina, ka vienīgi no fakta, ka Komisija agrākajos lēmumos saistībā ar konkrētu rīcību naudas sodu ir samazinājusi konkrētā apmērā, nevar secināt, ka tai ir pienākums, vērtējot līdzīgu rīcību saistībā ar vēlāku administratīvo procesu, piešķirt tādu pašu samazinājumu (skat. spriedumu, 2009. gada 6. maijs, *KME Germany* u.c./Komisija, T-127/04, EU:T:2009:142, 140. punkts un tajā minētā judikatūra). Tādējādi prasītājas nevar atsaukties uz minētajā citā lietā piešķirto naudas sodu apmēra samazinājumu.

896 Šajos apstākļos ir jāuzskata, ka Komisija nav pieļāvusi kļūdu, nosakot vispārējo 15 % samazinājumu.

897 Otrām kārtām, apstrīdētā lēmuma 1258., 1259., 1268., 1271., 1274., 1278. un 1279. apsvērumā Komisija noraidīja prasītāju argumentus par, kā apgalvots, pasīvo lomu, kas tām bijusi vienotajā un turpinātajā pārkāpumā, par tiesisko paļāvību, ko tām esot radījis Dānijas konkurences iestādes 2002. gada lēmums, un par vienotā un turpinātā pārkāpuma seku un īstenošanas ierobežoto

raksturu. Turpretī apstrīdētā lēmuma 1258. apsvērumā Komisija piešķīra naudas soda pamatsummas 10 % samazinājumu prasītājām, *Air Canada* un *Lan Cargo* saistībā ar to nenozīmīgo dalību minētajā pārkāpumā.

898 Prasītājas apgalvo, ka šajos vērtējumos ir pieļautas trīs kļūdas, kuras Vispārējā tiesa secīgi vērtēs.

899 Pirmām kārtām, attiecībā uz to, ka prasītājām piespriestā naudas soda pamatsummas 10 % samazinājums saistībā ar viņu ierobežoto dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā, kā apgalvots, bija nepietiekams, jāatgādina, ka apstrīdētā lēmuma 1258. apsvērumā, vērtējot prasītāju, *Lan Airlines* un *Air Canada* dalības vienotajā un turpinātajā pārkāpumā ierobežoto raksturu, Komisija ņēma vērā to, ka minētās sabiedrības "nebija piedalījušās visos [minētā] pārkāpuma elementos".

900 Prasītāju, *Lan Airlines* un *Air Canada* dalības vienotajā un turpinātajā pārkāpumā pakāpe ir aprakstīta apstrīdētā lēmuma 882. un 883. apsvērumā. Šajos apsvērumos Komisija norādīja, ka prasītājas, *Lan Airlines* un *Air Canada* tieši bija piedalījušās tikai vienā vai divās no trim vienotā un turpinātā pārkāpuma daļām, bet ka tās varēja atzīt par atbildīgām arī par tām daļām, kurās tās nebija tieši piedalījušās, jo tām tās bija zināmas vai tās šīs daļas varēja saprātīgi paredzēt un bija gatavas uzņemties risku šajā ziņā.

901 Šā sprieduma 698.–712. punktā tika nospriests, ka Komisija bija kļūdaini attiecinājusi uz prasītājām atbildību par vienotā un turpinātā pārkāpuma daļu, kas saistīta ar atteikumu maksāt komisijas maksas. Līdz ar to Komisija bija pārvērtējusi prasītāju dalības vienotajā un turpinātajā pārkāpumā pakāpi un tādējādi apstrīdēto lēmumu darījusi prettiesisku, tām nepiešķirot lielāku naudas soda pamatsummas samazinājumu nekā 10 % saistībā ar prasītāju ierobežoto dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā.

902 Otrām kārtām, arguments par lēmumu pieņemšanas praksi, ar kuru tiecas atbrīvot pārvadātāju alianses, jau tika skatīts un noraidīts saistībā ar šā pamata trešo daļu (skat. šā sprieduma 367. un 368. punktu).

903 Trešām kārtām, iebildums par tiesisko paļāvību, ko prasītājām esot radījis Dānijas konkurences iestādes 2002. gada lēmums, jau tika skatīts un noraidīts šā sprieduma 682. punktā.

904 Tāpēc šī daļa ir jānoraida, izņemot 901. punktā konstatēto kļūdu attiecībā uz prasītājām piemēroto 10 % samazinājumu saistībā ar to ierobežoto dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā.

905 No iepriekš minētā izriet, ka šis pamats ir jānoraida, izņemot šā sprieduma 901. punktā konstatēto kļūdu, kā arī 774. punktā konstatēto kļūdu par to, ka pārdošanas apjoma vērtībā tika iekļauti ieņēmumi no kravu pārvadājumu pakalpojumiem maršrutos EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un Šveici.

906 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, ir jāapmierina trešā pamata sestā daļa, ciktāl tā attiecas uz maršrutiem no Taizemes uz EEZ laikposmā no 2005. gada 20. jūlija līdz 2006. gada 14. februārim attiecībā uz vienotā un turpinātā pārkāpuma daļu, kura saistīta ar DP, trešā pamata devītā daļa, ciktāl tā attiecas uz atteikumu maksāt komisijas maksas, piektā pamata pirmā daļa, ciktāl tā attiecas uz to, ka pārdošanas apjoma vērtībā tika iekļauts apgrozījums maršrutos EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un Šveici, un piektā pamata piektā daļa, ciktāl Komisija nepiešķīra lielāku naudas soda pamatsummas samazinājumu nekā 10 % saistībā ar prasītāju ierobežoto dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā.

907 Tāpēc ir jāatceļ apstrīdētā lēmuma 1. panta 1. punkta o), p) un q) apakšpunkts, 2. punkta o) un p) apakšpunkts, 3. punkta o) un p) apakšpunkts un 4. punkta o), p) un q) apakšpunkts, ciktāl tajos ir noteikta prasītāju dalība vienotā un turpinātā pārkāpuma daļā, kas saistīta ar atteikumu maksāt komisijas maksas. Tāpat ir jāatceļ apstrīdētā lēmuma 1. panta 2. punkta o) un p) apakšpunkts un 3. punkta o) un p) apakšpunkts, ciktāl tajos ir noteikts LESD 101. panta un EEZ līguma 53. panta pārkāpums maršrutos no Taizemes uz EEZ no 2005. gada 20. jūlija līdz 2006. gada 14. februārim attiecībā uz pārkāpuma daļu, kura saistīta ar DP.

908 Tomēr nevar uzskatīt, ka šīs nelikumības var būt par iemeslu apstrīdētā lēmuma atcelšanai pilnībā. Lai arī Komisija ir pieļāvusi kļūdu vērtējumā, attiecinot uz *SAS* un *SAS Cargo* vienoto un turpināto pārkāpumu tā daļā, kas saistīta ar atteikumu maksāt komisijas maksas, kā arī maršrutos no Taizemes uz EEZ attiecībā uz pārkāpuma daļu, kas saistīta ar DP, no 2005. gada 20. jūlija līdz 2006. gada 14. februārim, ir jākonstatē, ka saistībā ar šo prasību nav pierādīts, ka Komisija pieļāva kļūdu, konstatējot prasītāju dalību minētajā pārkāpumā.

909 Tāpēc ir jāatceļ apstrīdētā lēmuma 3. panta n) līdz r) punkts, jo tajos, pirmām kārtām, aprēķinot naudas soda apmēru, ir ņemts vērā prasītājām piemērotais 10 % samazinājums saistībā ar to ierobežoto dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā un, otrām kārtām, attiecībā uz pārdošanas apjoma vērtību – ieņēmumi no kravu pārvadājumu pakalpojumiem, ko prasītājas bija sniegušas maršrutos EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un Šveici.

910 Atcelšanas prasījumi pārējā daļā ir jānoraida.

B. Par prasījumiem, kas vērsti uz to, lai grozītu prasītājām uzliktā naudas soda apmēru

911 Prasītājas būtībā lūdz Vispārējo tiesu īstenot tās neierobežoto kompetenci un ievērojami samazināt tām uzliktā naudas soda apmēru.

912 Iesākumā – no prasības pieteikuma izriet, ka prasītājas būtībā šo prasījumu atbalstam min visus argumentus, kuri ir izvirzīti atcelšanas prasījumu piektā pamata atbalstam, un lūdz Vispārējo tiesu izdarīt secinājumus no kļūdām, kuras tā būtu konstatējusi attiecībā uz prasītāju dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā.

913 Pirmais līdz ceturtais arguments attiecas uz pārdošanas apjoma vērtību (piektā pamata pirmā daļa):

– ar pirmo argumentu prasītājas norāda, ka ieņēmumi, kas gūti no kravu pārvadājumu pakalpojumiem maršrutos EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un Šveici, nav iekļaujami pārdošanas apjoma vērtībā;

– ar otro argumentu prasītājas apgalvo, ka viņu apgrozījums, kas gūts no ienākošo kravu pārvadājumu pakalpojumu pārdošanas, nav iekļaujams pārdošanas apjoma vērtībā;

– ar trešo argumentu prasītājas apgalvo, ka esot jāņem vērā tikai piemaksu vērtība, nevis kravu pārvadājumu pakalpojumu kopējā cena;

– ar ceturto argumentu prasītājas pārmet Komisijai, ka tā pārdošanas apjoma vērtībā ir iekļāvusi ieņēmumus, kas gūti maršrutos, kuriem nav saistības ar strīdīgo aizliegto vienošanos.

914 Piektais līdz devītais arguments attiecas uz pārkāpuma smaguma koeficientu (piektā pamata otrā daļa):

– ar piekto argumentu prasītājas norāda, ka ir jāņem vērā apstāklis, ka strīdīgā aizliegtā vienošanās esot mazāk smaga un mazāk kaitīga nekā kopējās cenas saskaņošana;

– ar sesto argumentu prasītājas uzskata, ka ir jāņem vērā apstāklis, ka smaguma koeficients 16 % veido 45 līdz 320 % no piemaksu vērtības;

– ar septīto argumentu prasītājas norāda, ka ir jāņem vērā apstāklis, ka strīdīgā aizliegtā vienošanās neskāra plašu sabiedrību;

– ar astoto argumentu prasītājas apgalvo, ka vienots smaguma koeficients 16 % pietiekami neindividualizē viņu situāciju;

– ar devīto argumentu prasītājas uzskata, ka ir jāņem vērā apstāklis, ka rīcība, kurā tās piedalījās, bija publiska un, vispārīgi raugoties, atbilda trešās valstīs piemērojamajam tiesiskajam regulējumam.

915 Ar desmito argumentu prasītājas uzskata, ka ir jāņem vērā apstāklis, ka viņu dalība aizliegtās vienošanās norisē sākās tikai 1999. gada 13. decembrī (ceturtā un piektā pamata trešā daļa).

916 Ar vienpadsmito argumentu prasītājas norāda, ka ir jāņem vērā recidīva neesamība (piektā pamata ceturtā daļa).

917 Divpadsmitais līdz piecpadsmitais arguments, ko prasītājas min šo prasījumu atbalstam, attiecas uz atbildību mīkstinošiem apstākļiem:

– ar divpadsmito argumentu prasītājas apgalvo, ka ir jāņem vērā to ierobežotā dalība strīdīgās aizliegtās vienošanās norisē;

– ar trīspadsmito argumentu prasītājas apgalvo, ka piemaksu saskaņošanu daudzos gadījumos noteica trešo valstu tiesiskais regulējums;

– ar četrpadsmito argumentu prasītājas apgalvo, ka ir jāņem vērā apstāklis, ka pārvadātāju alianses bija Komisijas ieteikta prakse;

– ar piecpadsmito argumentu prasītājas uzskata, ka būtu jāņem vērā apstāklis, ka Dānijas konkurences iestādes 2002. gada lēmums radīja tiesisko paļāvību, ka tas, ka prasītājas trešās valstīs ievēroja NGPP, neietilpa Savienības konkurences tiesību normu piemērošanas jomā.

918 Komisija lūdz noraidīt prasītāju prasījumus un nospriest, ka gadījumā, ja Vispārējā tiesa uzskatītu, ka apgrozījumu, kas gūts no ienākošo kravu pārvadājumu pakalpojumu pārdošanas, nevar iekļaut pārdošanas apjoma vērtībā, prasītājām tiek atņemts uzliktā naudas soda apmēra vispārējais 50 % samazinājums un vispārējais 15 % samazinājums.

919 Savienības konkurences tiesībās tiesiskuma pārbaudi papildina neierobežotā kompetence, kas Savienības tiesai ir atzīta Regulas Nr. 1/2003 31. pantā saskaņā ar LESD 261. pantu. Šī kompetence pilnvaro Savienības tiesu papildus vienkāršai sankciju tiesiskuma pārbaudei aizstāt

Komisijas vērtējumu ar savu vērtējumu un līdz ar to atcelt, samazināt vai palielināt uzlikto naudas sodu vai noteikto kavējuma naudu (skat. spriedumu, 2011. gada 8. decembris, *Chalkor*/Komisija, C-386/10 P, EU:C:2011:815, 63. punkts un tajā minētā judikatūra).

920 Šāda pilnvaru īstenošana atbilstoši Regulas Nr. 1/2003 23. panta 3. punktam nozīmē attiecībā uz katru sodīto uzņēmumu ņemt vērā ne vien pārkāpuma smagumu, bet arī tā ilgumu, ievērojot tostarp pamatošanas, samērīguma, sodu individualizācijas un vienlīdzīgas attieksmes principus, un Vispārējai tiesai nav saistoši Komisijas definētie indikatīvie noteikumi tās pamatnostādnēs (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2016. gada 21. janvāris, *Galp Energía España* u.c./Komisija, C-603/13 P, EU:C:2016:38, 90. punkts). Tomēr jāuzsver, ka LESD 261. pantā un Regulas Nr. 1/2003 31. pantā paredzētās neierobežotās kompetences īstenošana nav pielīdzināma pārbaudei pēc savas ierosmes un ka Savienības tiesās notiek uz sacīkstes principu balstīta tiesvedība. Izņemot absolūtus pamatus, kas tiesai ir jāizvirza pēc savas ierosmes, prasītājs tādējādi ir tas, kuram ir jāizvirza pamati pret apstrīdēto lēmumu un jāiesniedz pierādījumi, lai pamatotu šos pamatus (spriedums, 2011. gada 8. decembris, *Chalkor*/Komisija, C-386/10 P, EU:C:2011:815, 64. punkts).

921 Tādējādi prasītājam tiek prasīts identificēt apstrīdētā lēmuma strīdīgos elementus, izteikt šajā ziņā iebildumus un iesniegt pierādījumus, kas var tikt uzskatīti par nopietnām norādēm uz to, ka tā iebildumi ir pamatoti (spriedums, 2011. gada 8. decembris, *Chalkor*/Komisija, C-386/10 P, EU:C:2011:815, 65. punkts).

922 Lai izpildītu prasības par neierobežotas kompetences pārbaudi Hartas 47. panta izpratnē saistībā ar naudas sodu, Savienības tiesai ir pienākums, īstenojot LESD 261. un 263. pantā paredzētās pilnvaras, pārbaudīt visus iebildumus attiecībā uz tiesību jautājumiem vai faktiem, kuri vērsti uz to, lai pierādītu, ka naudas soda apmērs neatbilst pārkāpuma smagumam un ilgumam (skat. spriedumu, 2014. gada 18. decembris, Komisija/*Parker Hannifin Manufacturing* un *Parker-Hannifin*, C-434/13 P, EU:C:2014:2456, 75. punkts un tajā minētā judikatūra; spriedums, 2017. gada 26. janvāris, *Villeroy & Boch Austria*/Komisija, C-626/13 P, EU:C:2017:54, 82. punkts).

923 Visbeidzot naudas sodu apmēra noteikšanā Savienības tiesai pašai ir jāvērtē šīs lietas apstākļi un aplūkotā pārkāpuma veids (spriedums, 2016. gada 21. janvāris, *Galp Energía España* u.c./Komisija, C-603/13 P, EU:C:2016:38, 89. punkts) un jāņem vērā visi faktiskie apstākļi (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2009. gada 3. septembris, *Prym* un *Prym Consumer*/Komisija, C-534/07 P, EU:C:2009:505, 86. punkts), attiecīgā gadījumā ietverot papildu informāciju, kas nav minēta Komisijas lēmumā, ar kuru uzlikts naudas sods (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2000. gada 16. novembris, *Stora Kopparbergs Bergslags*/Komisija, C-286/98 P, EU:C:2000:630, 57. punkts, un 2011. gada 12. jūlijs, *Fuji Electric*/Komisija, T-132/07, EU:T:2011:344, 209. punkts).

924 Šajā lietā Vispārējai tiesai, īstenojot savu neierobežoto kompetenci, saistībā ar argumentāciju, kuru lietas dalībnieki ir izvirzījuši, lai pamatotu šos prasījumus, ir jānosaka naudas soda apmērs, ko tā uzskata par vispiemērotāko, tostarp ievērojot konstatējumus, kas sniegti, vērtējot pamatus, kuri izvirzīti atcelšanas prasījumu atbalstam, kā arī ņemot vērā visus atbilstīgos faktiskos apstākļus.

925 Vispārējā tiesa uzskata – lai noteiktu prasītājām uzliekamā naudas soda apmēru, nav atbilstoši atkāpties no Komisijas apstrīdētajā lēmumā izmantotās aprēķina metodes, par kuru iepriekš nebija noteikts, ka tā būtu prettiesiska, kā izriet no piektā pamata vērtējuma. Kaut arī Tiesai, īstenojot savu neierobežoto kompetenci šajā jomā, ir pašai jāizvērtē lietas apstākļi un attiecīgā pārkāpuma veids, lai noteiktu naudas soda apmēru, neierobežotās kompetences īstenošana, nosakot naudas sodu apmēru, nedrīkst radīt diskrimināciju starp uzņēmumiem, kas bijuši tādas vienošanās vai

saskaņotas darbības dalībnieki, kas ir pretrunā LESD 101. pantam, EEZ līguma 53. pantam un EK un Šveices nolīguma par gaisa transportu 8. pantam. Turpinot – vadlīnijas, kuras iespējams secināt no pamatnostādnēm, ir vispārēji piemērotas, lai Savienības tiesas varētu tās ievērot, īstenojot minēto kompetenci, jo Komisija tās ir piemērojusi, nosakot naudas sodus pārējiem uzņēmumiem, kas sodīti ar lēmumu, ar kuru tie iepazīstināti (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2012. gada 6. decembris, Komisija/*Verhuizingen Coppens*, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 80. punkts un tajā minētā judikatūra).

926 Šajos apstākļos vispirms, it īpaši, ņemot vērā Komisijas sniegtos precizējumus, atbildot uz Vispārējās tiesas 2021. gada 12. janvārī, 2. martā un 12. aprīlī uzdotajiem jautājumiem, jānorāda – Komisija bija uzskatījusi, ka kopējā pārdošanas apjoma vērtība sasniedza 17 739 806 EUR sabiedrībai *SAS Consortium* un 238 196 616 EUR sabiedrībām *SAS Cargo* un *SAS*. Šajās vērtībās ir iekļauti ieņēmumi 262 084 EUR, kas gūti maršrutos EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un Šveici, attiecībā uz kuriem Vispārējā tiesa šā sprieduma 768.–774. punktā nosprieda, ka tie neietilpst vienotā un turpinātā pārkāpuma robežās. Šie ieņēmumi līdz ar to ir jāizslēdz no pārdošanas apjoma vērtības saskaņā ar prasītāju pirmo argumentu.

927 Attiecībā uz pirmo pret prasītājām noteikto pārkāpuma laikposmu pirms 2004. gada maija, tāpat kā darīja Komisija apstrīdētā lēmuma 1197. apsvērumā, attiecībā uz EEZ iekšējiem maršrutiem un maršrutiem starp Savienību un Šveici par pamatu ir jāņem pārdošanas apjoma vērtība, kas sasniedz attiecīgi 17 112 706 EUR un 627 100 EUR, ņemot vērā vienīgi tās valstis, kas jau bija EEZ līguma līgumslēdzējas valstis vai Savienības dalībvalstis pirms 2004. gada maija.

928 Turklāt jānorāda, ka trešais arguments, kas attiecas uz kravu pārvadājumu pakalpojumu kopējās cenas iekļaušanu pārdošanas apjoma vērtībā, atsaucas uz trešo iebildumu, kurš izvirzīts saistībā ar piektā pamata pirmo daļu, ko prasītājas minēja atcelšanas prasījumu atbalstam. Vispārējā tiesa šo iebildumu ir vērtējusi un noraidījusi šā sprieduma 807.–817. punktā, un argumentos, ko prasītājas izvirzījušas tā atbalstam, nekas neliek uzskatīt, ka kravu pārvadājumu pakalpojumu kopējās cenas iekļaušana pārdošanas apjoma vērtībā varēja likt noteikt neatbilstošu pārdošanas apjoma vērtību. Gluži pretēji, izslēdzot no pārdošanas apjoma vērtības kravu pārvadājumu pakalpojumu cenas elementus, kas nav piemaksas, tiktu mākslīgi pamazināts vienotā un turpinātā pārkāpuma ekonomiskais nozīmīgums.

929 Attiecībā uz otro argumentu par apgrozījuma, kas gūts no ienākošo kravu pārvadājumu pakalpojumu pārdošanas, iekļaušanu pārdošanas apjoma vērtībā jānorāda, ka tas atsaucas uz otro iebildumu, kurš izvirzīts saistībā ar piektā pamata pirmo daļu, ko prasītājas minēja atcelšanas prasījumu atbalstam. Vispārējā tiesa šo iebildumu ir vērtējusi un noraidījusi šā sprieduma 775.–806. punktā, un argumentos, ko prasītājas izvirzījušas tā atbalstam, nekas neliek uzskatīt, ka apgrozījuma, kurš gūts no ienākošo kravu pārvadājumu pakalpojumu pārdošanas, iekļaušana pārdošanas apjoma vērtībā varēja likt noteikt neatbilstošu pārdošanas apjoma vērtību. Gluži pretēji, apgrozījuma, kas gūts no ienākošo kravu pārvadājumu pakalpojumu pārdošanas, izslēgšana no pārdošanas apjoma vērtības liegtu uzlikt prasītājām naudas sodu, kas atbilst tam, cik apstāklis, ka prasītājas bija strīdīgās aizliegtās vienošanās dalībnieces, ir kaitīgs normālai konkurencei (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2016. gada 28. jūnijs, *Portugal Telecom*/Komisija, T-208/13, EU:T:2016:368, 236. punkts).

930 Ceturtais arguments par ieņēmumu, kas gūti maršrutos, kuriem nav saistības ar strīdīgo aizliegto vienošanos, iekļaušanu pārdošanas apjoma vērtībā, kā izriet no atcelšanas prasījumu vērtējuma (skat. šā sprieduma 818.–822. punktu), balstās uz kļūdainu premisu, proti, uz to, ka Komisijai nebija pamata noteikt prasītāju atbildību par vienoto un turpināto pārkāpumu EEZ iekšējos

maršrutos, maršrutos starp Savienību un trešām valstīm, maršrutos starp Savienību un Šveici un maršrutos EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un trešām valstīm. Tāpēc tas ir jānoraida.

931 Ņemot vērā iepriekš minēto, no Komisijas atbildēm uz jautājumiem, ko Vispārējā tiesa tai uzdeva 2021. gada 12. aprīlī, izriet, ka no šā sprieduma 926. un 927. punktā minētās pārdošanas apjoma vērtības ir izslēgts prasītāju apgrozījums maršrutos, kas tiek apkalpoti tikai attiecīgi Dānijas, Zviedrijas un Norvēģijas teritorijā (turpmāk tekstā – "iekšējie maršruti").

932 Atbildot uz Vispārējās tiesas jautājumu par šādas izslēgšanas saderību ar vienlīdzīgas attieksmes principu un 2006. gada pamatnostādņu 13. punktu, pirmām kārtām, Komisija norādīja, ka saskaņā ar judikatūru pēc 2010. gada 9. novembra lēmuma šā sprieduma 931. punktā minētie izslēgtie ieņēmumi ietilpa pārdošanas apjomā tiešā vai netiešā saistībā ar pārkāpumu minētā punkta izpratnē. Otrām kārtām, tā norādīja, ka ir iespējams, ka šāds "iekšējais pārdošanas apjoms" netika atskaitīts no pārējiem apsūdzētajiem pārvadātājiem piemērotās pārdošanas apjoma vērtības, ciktāl administratīvā procesa laikā tā šos pārvadātājus neaicināja to darīt, jautājot par viņu apgrozījumu, lai aprēķinātu naudas soda apmēru, un ciktāl savās atbildēs šie pārvadātāji, izņemot prasītājas, neminēja savu izvēli izslēgt minēto "vietējo pārdošanas apjomu".

933 Tomēr Komisija būtībā uzskata, ka Vispārējai tiesai, vajadzības gadījumā īstenojot savu neierobežoto kompetenci, nav jāņem vērā prasītāju apgrozījums iekšējos maršrutos, ņemot vērā to, ka prasītājām uzliktais naudas sods ir atbilstīgs un samērīgs, tostarp ja netiek ņemts vērā šis apgrozījums. Turklāt pārējie apsūdzētie pārvadātāji, kas, iespējams, esot iekļāvuši šādu iekšējo pārdošanas apjomu Komisijai administratīvā procesa laikā paziņotajā apgrozījumā, nevar gūt labumu no pretlikumības, kura pieļauta par labu citai personai.

934 Aicinātas izteikt savu reakciju uz Komisijas atbildēm, prasītājas apgalvoja, tāpat kā Komisija, ka to pārdošanas apjoma vērtībā nebija jāiekļauj to apgrozījums iekšējos maršrutos. Pirmām kārtām, nepastāvot nevienlīdzīga attieksme, kas no tā izrietētu, kaitējot citiem apsūdzētajiem pārvadātājiem, jo šie pārvadātāji, kas administratīvā procesa laikā nebija minējuši "iekšējo pārdošanas apjomu", neatradās ar prasītāju situāciju salīdzināmā situācijā. Otrām kārtām, vienīgi divpusējai sadarbībai ar *Lufthansa*, uz kuru attiecās atbrīvojums, esot bijusi "ietekme" uz pakalpojumiem, ko prasītājas sniedza iekšējos maršrutos. Prasītājas turklāt atsaucas uz Tiesas spriedumiem, kas pasludināti saistībā ar Komisijas Lēmumu C(2012) 1959 final (2012. gada 28. marts) par procedūru saskaņā ar LESD 101. pantu un EEZ līguma 53. pantu (Lieta COMP/39462 – Kravu pārvadājumi).

935 Šajā gadījumā apstrīdētā lēmuma 1. panta 1. punktā ir uzskatīts, ka apsūdzētie pārvadātāji ir atbildīgi par LESD 101. panta un EEZ līguma 53. panta pārkāpumu attiecībā uz maršrutiem starp lidostām EEZ teritorijā. Atšķirībā no šā panta 2. un 4. punkta, kas attiecas uz maršrutiem, kuriem noteikti ir starptautisks raksturs, 1. punkta formulējums ir jāsaprot kā tāds, kas ietver visus maršrutus starp lidostām, kuru sākumpunkts un galamērķis atrodas EEZ. No tā izriet, ka 1. panta 1. punkts attiecas uz darbībām, kas veiktas gan maršrutos starp dalībvalstīm vai EEZ līguma līgumslēdzējām pusēm, gan maršrutos vienas dalībvalsts vai vienas līgumslēdzējas puses teritorijā.

936 Šajos apstākļos apgrozījums, ko apsūdzētie pārvadātāji ir guvuši apkalpotajos maršrutos tikai vienas dalībvalsts vai vienas līgumslēdzējas puses teritorijā, protams, ietilpst vienotā un turpinātā pārkāpuma piemērošanas jomā, un tā ekonomiskais nozīmīgums un katra pārvadātāja loma šajā ziņā nebūtu pareizi novērtēta, ja šis apgrozījums netiktu ņemts vērā naudas soda apmēra aprēķinā.

937 Turklāt jānorāda, ka informācijas pieprasījumos, kurus Komisija nosūtīja apsūdzētajiem pārvadātājiem administratīvā procesa laikā un kuros tā tostarp vēlējās noskaidrot viņu apgrozījumu EEZ iekšējos maršrutos, ir minēti "maršruti, kuru sākumpunkta lidosta un galamērķa lidosta atrodas EEZ teritorijā", neprecizējot, ka tiem noteikti jābūt pārrobežu maršrutiem. Apstrīdētā lēmuma 1197. apsvērumā attiecībā uz pārdošanas apjoma vērtību Komisija norāda, ka "apgrozījums [EEZ iekšējos maršrutos ir] gūts [18 no 28] valstu, kas bija EEZ līguma līgumslēdzējas puses attiecīgajā laikā, iekšienē" un ka apgrozījums [maršrutos starp Savienību un Šveici ir] gūts maršrutos starp [15 no 25] tā laika dalībvalstīm un Šveici". Formulējuma "iekšienē" lietojums vienā gadījumā un vārda "starp" lietojums otrā gadījumā atklāj Komisijas nodomu, pirmajā gadījumā, neveikt nošķirumu starp iekšējiem maršrutiem un pārrobežu maršrutiem, jo citādi tā būtu norādījusi, ka EEZ iekšējais apgrozījums bija gūts maršrutos "starp" līgumslēdzējām pusēm.

938 Iepriekš minētā interpretācija atspoguļo Komisijas nodomu, kā to sapratuši apsūdzētie pārvadātāji; to apstiprina apstāklis, ka prasītājas administratīvajā procesā skaidri apgalvoja, ka pārdošanas apjoms, kas gūts [valstu] iekšējos maršrutos, ir jāizslēdz no viņu pārdošanas apjoma vērtības EEZ iekšējos maršrutos. Šim lūgumam izslēgt [valstu] iekšējos maršrutus jēga ir tikai tad, ja principā tiek atzīts, ka EEZ iekšējie maršruti tos ietver.

939 No tā izriet, ka apgrozījums, ko apsūdzētie pārvadātāji ir guvuši EEZ iekšējos maršrutos vienas un tās pašas līgumslēdzējas puses teritorijā, netika iekļauts pārdošanas apjoma vērtībā, kā apgalvo Komisija, neuzmanības dēļ. Šis apgrozījums bija minēts starp Komisijas prasītajiem elementiem administratīvā procesa laikā, tika iekļauts pārdošanas apjoma vērtībā, ko Komisija apstrīdētajā lēmumā izmantoja, pamatojoties uz tās izraudzīto metodi, un atspoguļoja vienotā un turpinātā pārkāpuma ģeogrāfisko apjomu, kā tas izriet no apstrīdētā lēmuma 1. panta 1. punkta.

940 Līdz ar to, arī lai nodrošinātu vienlīdzīgu attieksmi pret visiem apsūdzētajiem pārvadātājiem, kuri ir iesnieguši prasības par apstrīdēto lēmumu, ir svarīgi, lai Vispārējā tiesa no jauna šā sprieduma 926. un 927. punktā minētajā pārdošanas apjoma vērtībā iekļautu apgrozījumu, ko prasītājas guvušas [valstu] iekšējos maršrutos un kas sasniedz 7 991 282 EUR.

941 Turpinot jānorāda, ka atbilstoši apstrīdētā lēmuma 1198.–1212. apsvērumā noteiktajiem motīviem vienotajam un turpinātajam pārkāpumam ir jāpiemēro smaguma koeficients 16 %.

942 Piektais līdz devītais arguments nepierāda pretējo. Šajos argumentos būtībā ir atkārtoti iebildumi, ko prasītājas izvirzīja piektā pamata otrajā daļā atcelšanas prasījumu atbalstam. Tomēr Vispārējā tiesa šā sprieduma 824.–864. punktā ir vērtējusi un noraidījusi šo daļu, un nekas neliek uzskatīt, ka šie argumenti pamatotu smaguma koeficientu, kas zemāks par 16 %.

943 Attiecībā it īpaši uz apgalvoto vienotā un turpinātā pārkāpuma ietekmes neesamību uz plašu sabiedrību, kas minēta šo prasījumu atbalstam izvirzītajā septītajā argumentā, jāpiebilst, ka naudas soda apmēru nevar uzskatīt par neatbilstošu tikai tādēļ, ka tas neatspoguļo ekonomiskos zaudējumus, kurus varēja vai varētu izraisīt aplūkotā aizliegtā vienošanās (spriedums, 2016. gada 29. februāris, *Schenker*/Komisija, T-265/12, EU:T:2016:111, 287. punkts). Šis arguments tātad nepamato smaguma koeficienta samazināšanu.

944 Turpretī Vispārējā tiesa uzskata, ka smaguma koeficients ir jāsamazina, lai ņemtu vērā to, ka DP saskaņošana maršrutos no Taizemes uz EEZ no 2005. gada 20. jūlija līdz 2006. gada 14. februārim attiecībā DP nepārkāpa LESD 101. pantu un EEZ līguma 53. pantu. No tā izriet minētās

pārkāpuma daļas apjoma samazinājums. Ciktāl šis samazinājums ir ierobežota laika un neattiecas uz lidojumiem no EEZ uz Taizemi, Vispārējā tiesa uzskata, ka, lai tas būtu ņemts vērā, pietiek smaguma koeficientu samazināt no 16 % līdz 15,7 %.

945 Saistībā ar papildu summu jāatgādina, ka saskaņā ar 2006. gada pamatnostādņu 25. punktu neatkarīgi no tā, cik ilgi uzņēmums piedalījies pārkāpuma izdarīšanā, Komisija iekļauj pamatsummā summu, kas līdzvērtīga 15 līdz 25 % no pārdošanas apjoma, lai aizkavētu uzņēmumus noslēgt horizontālas vienošanās par cenu noteikšanu, tirgus sadali un ražošanas ierobežošanu. Šajā punktā ir precizēts – lai izlemtu, kādu pārdošanas apjoma daļu piemērot katram konkrētajam gadījumam, Komisija ņem vērā dažādus faktorus, jo īpaši tos, kas minēti šo pamatnostādņu 22. punktā. Tie ir faktori, kurus Komisija ņem vērā, lai noteiktu smaguma koeficientu, un pie kuriem pieder pārkāpuma veids, visu attiecīgo dalībnieku kopējā tirgus daļa, pārkāpuma izdarīšanas ģeogrāfiskā teritorija un tas, vai pārkāpums jau ir īstenots vai vēl ne.

946 Savienības tiesa no tā ir secinājusi, ka, pat ja Komisija nesniedz konkrētu pamatojumu par papildsummas noteikšanai izmantoto pārdevumu [pārdošanas apjoma] vērtības proporcionālo daļu, šajā ziņā pietiek ar vienkāršu atsauci uz to faktoru analīzi, kas izmantoti smaguma novērtēšanai (spriedums, 2015. gada 15. jūlijs, *SLM* un *Ori Martin*/Komisija, T-389/10 un T-419/10, EU:T:2015:513, 264. punkts).

947 Apstrīdētā lēmuma 1219. apsvērumā Komisija uzskatīja, ka "procentuālajai daļai, kas piemērojama papildu summai, ir jābūt 16 %", ņemot vērā "lietas īpašos apstākļus" un kritērijus smaguma koeficienta noteikšanai.

948 No tā izriet, ka, ņemot vērā apstrīdētā lēmuma 1198.–1212. apsvērumā un šā sprieduma 944. punktā norādītos motīvus, Vispārējā tiesa uzskata, ka atbilstoša ir papildu summa 15,7 % apmērā.

949 Turklāt ir jāpiemēro metode, kuru Komisija izmantoja papildu summas aprēķināšanai attiecībā uz katru no trim prasītājām, kā izriet no apstrīdētā lēmuma 1221.–1229. apsvēruma.

950 Turklāt no apstrīdētā lēmuma 1214.–1217. apsvēruma izriet, ka, ņemot vērā prasītāju dalības vienotajā un turpinātajā pārkāpumā ilgumu, Komisija noteica šādus reizināšanas koeficientus:

– 4 un 5/12 attiecībā uz *SAS*, 4 un 8/12 attiecībā uz *SAS Cargo* un 4 attiecībā uz *SAS Consortium* EEZ iekšējos maršrutos;

– 1 un 9/12 attiecībā uz *SAS* un *SAS Cargo* maršrutos starp Savienību un trešām valstīm;

– 3 un 8/12 attiecībā uz *SAS* un *SAS Cargo* un 1 un 6/12 attiecībā uz *SAS Consortium* maršrutos starp Savienību un Šveici;

– 8/12 attiecībā uz *SAS* un *SAS Cargo* maršrutos EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un trešām valstīm.

951 Tā kā Vispārējā tiesa nav konstatējusi kļūdu vienotā un turpinātā pārkāpuma ilguma noteikšanā, tai līdz ar to ir jānoraida desmitais arguments un jāizmanto iepriekšējā punktā minētie reizināšanas koeficienti.

952 Tādējādi naudas soda pamatsumma ir jānosaka 19 953 394,43 EUR attiecībā uz *SAS Consortium*, 92 200 925,36 EUR attiecībā uz *SAS Cargo* un 93 345 061,65 EUR attiecībā uz *SAS*.

953 Attiecībā uz vispārējo 50 % samazinājumu Komisijas prasība atņemt šo samazinājumu prasītājām nav apmierināma. Kā izriet no iebildumu raksta, šī prasība nozīmē, ka Vispārējai tiesai ir jānospriež, ka apgrozījums, kas gūts no ienākošo kravu pārvadājumu pakalpojumu pārdošanas, nav iekļaujams pārdošanas apjoma vērtībā. Tomēr šā sprieduma 929. punktā Vispārējā tiesa atteicās tā rīkoties.

954 Līdz ar to pamatsumma pēc tam, kad ir piemērots vispārējais 50 % samazinājums, kas ir piemērojams tikai pamatsummai, ciktāl tā attiecas uz maršrutiem EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un trešām valstīm, un uz maršrutiem starp Savienību un trešām valstīm (skat. apstrīdētā lēmuma 1241. apsvērumu), ko prasītājas nav pamatoti apstrīdējušas atcelšanas prasījumos un kas nav uzskatāma par nepiemērotu, noapaļojot ir jānosaka 19 900 000 EUR attiecībā uz *SAS Consortium*, 65 000 000 EUR attiecībā uz *SAS Cargo* un 65 000 000 EUR attiecībā uz *SAS*. Šajā ziņā Vispārējā tiesa uzskata par atbilstošu noapaļot šo pamatsummu līdz pirmajiem diviem cipariem, izņemot, ja šis samazinājums veido vairāk nekā 2 % no pamatsummas pirms noapaļošanas; tādā gadījumā summa tiek noapaļota līdz pirmajiem trim cipariem. Šī metode ir objektīva, ļauj visiem apsūdzētajiem pārvadātājiem, kuri ir cēluši prasību par apstrīdēto lēmumu, saņemt samazinājumu un novērš nevienlīdzīgu attieksmi (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2014. gada 27. februāris, *InnoLux*/Komisija, T-91/11, EU:T:2014:92, 166. punkts).

955 Attiecībā uz vienpadsmito argumentu par recidīva neesamību ir jāatgādina, ka apstrīdētā lēmuma 1243.–1245. apsvērumā Komisija noteica *SAS Cargo* un *SAS Consortium* pamatsummas palielinājumu 50 % apmērā sakarā ar recidīvu. Prasītāju argumentācija ir saistīta ar argumentāciju, kas izvirzīta, pamatojot atcelšanas prasījumu atbalstam minētā piektā pamata ceturto daļu, ko Vispārējā tiesa ir vērtējusi un noraidījusi šā sprieduma 868.–885. punktā, un nekas neliek uzskatīt, ka prasītāju recidīva rīcība pamatotu naudas soda pamatsummas palielinājumu, kas mazāks par 50 %.

956 Visbeidzot attiecībā uz naudas soda pamatsummas korekcijām jāatgādina, ka prasītājas saņēma vispārēju 15 % samazinājumu, kura pietiekamo raksturu tās apstrīd atcelšanas prasījumu atbalstam izvirzītā piektā pamata piektajā daļā, kā arī trīspadsmitajā līdz piecpadsmitajā argumentā. Tomēr šie argumenti ir saistīti ar tiem, kuri izklāstīti piektā pamata piektajā daļā, ko Vispārējā tiesa ir vērtējusi un noraidījusi šā sprieduma 886.–904. punktā, un nekas tajos nepamato papildu samazinājumu saistībā ar pamudinājumu, kurš izriet no dažiem tiesiskajiem regulējumiem vai atbilstošām praksēm vai apliecinājumiem. Turpretī tādu pašu iemeslu dēļ kā šā sprieduma 953. punktā izklāstītie nav apmierināma Komisijas prasība, kas ir vērsta uz to, lai atņemtu šo samazinājumu.

957 Turklāt apstrīdētā lēmuma 1258. un 1259. apsvērumā Komisija piešķīra prasītājām naudas soda pamatsummas samazinājumu 10 % apmērā sakarā ar viņu ierobežoto dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā; šo samazinājumu prasītājas uzskata par nepietiekamu divpadsmitajā argumentā šo prasījumu atbalstam. Tomēr jāatgādina, ka Komisija kļūdaini uz prasītājām ir attiecinājusi atbildību par vienotā un turpinātā pārkāpuma daļu, kas saistīta ar atteikumu maksāt komisijas maksas, un ka tā tādējādi pārāk augstu novērtēja prasītāju dalības pakāpi vienotajā un turpinātajā pārkāpumā. Līdz ar to bija neatbilstoši prasītājām piemērot tikai 10 % samazinājumu šajā ziņā.

958 Šajos apstākļos, ņemot vērā ierobežoto ilgumu, kādā apsūdzētie pārvadātāji saskaņoja atteikumu maksāt komisijas maksas, salīdzinot ar vienotā un turpinātā pārkāpuma kopējo ilgumu, Vispārējā tiesa uzskata par atbilstošu piemērot 21 % samazinājumu saistībā ar prasītāju ierobežoto dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā.

959 Turpretī Vispārējā tiesa neuzskata, ka apstrīdētā lēmuma 196., 223., 406., 415., 443. un 517. apsvērumā aprakstīto saziņas gadījumu svītrošana no netiešo pierādījumu kopuma pamato papildu samazinājuma piešķiršanu prasītājām šajā ziņā. Šie saziņas gadījumi attiecās uz saziņu par DP *WOW* aliansē (223. un 517. apsvērums), *ACCS* (443. apsvērums) un, vispārīgāk, centrālās administrācijas līmenī (196., 406. un 415. apsvērums). Pirmām kārtām, jāuzsver, ka, neraugoties uz šo saziņas gadījumu svītrošanu no netiešo pierādījumu kopuma, ko Komisija varēja izvirzīt, prasītāju dalība katrā no šiem trim saziņas veidiem un *a fortiori* vienotā un turpinātā pārkāpuma daļā attiecībā uz DP kopumā paliek pietiekami pierādīta. Otrām kārtām, jānorāda, ka neviens no šiem saziņas gadījumiem neattiecas uz DRP. Tādējādi samazinājuma, kas lielāks par 21 %, piešķiršana prasītājām sakarā ar to ierobežoto dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā būtu neatbilstoša.

960 Turklāt ir jāuzskata, ka 15 % samazinājums, ko prasītājas saņēma saistībā ar iecietības programmu, paliek atbilstošs.

961 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, prasītājām uzliktā naudas soda apmērs ir jāaprēķina šādi: vispirms pamatsummu nosaka, piemērojot – ņemot vērā vienotā un turpinātā pārkāpuma smagumu – 15,7 % prasītāju pārdošanas apjoma vērtībai 2005. gadā EEZ iekšējos maršrutos, maršrutos starp Savienību un trešām valstīm, maršrutos EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un trešām valstīm, un maršrutos starp Savienību un Šveici, turpinot – atbilstoši pārkāpuma ilgumam piemēro reizināšanas koeficientus, kas aprakstīti šā sprieduma 950. punktā un kas pielāgoti saskaņā ar šā sprieduma 951. punktā izdarītajiem konstatējumiem, un visbeidzot piemēro papildu summu 15,7 % apmērā, kā rezultātā tiek iegūta starpsumma 19 900 000 EUR attiecībā uz *SAS Consortium*, 92 200 925,36 EUR attiecībā uz *SAS Cargo* un 93 345 061,65 EUR attiecībā uz *SAS*. Pēc tam, kad ir piemērots vispārējais 50 % samazinājums, šī summa, to noapaļojot, veido 19 900 000 EUR attiecībā uz *SAS Consortium*, 65 000 000 EUR attiecībā uz *SAS Cargo* un 65 000 000 EUR attiecībā uz *SAS*. Turpinot – pēc tam, kad ir piemērots pamatsummas 50 % palielinājums sakarā ar recidīvu attiecībā uz *SAS Consortium* un *SAS Cargo*, piemērots vispārējais 15 % samazinājums un 21 % papildu samazinājums sakarā ar prasītāju ierobežoto dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā, šī summa ir jānosaka 22 686 000 EUR attiecībā uz *SAS Consortium*, 74 100 000 EUR attiecībā uz *SAS Cargo* un 43 647 500 EUR attiecībā uz *SAS*. Visbeidzot šīs summas ir jāsamazina par 15 %, pamatojoties uz iecietības programmu, kā rezultātā tiek iegūta naudas soda galīgā summa 19 283 100 EUR attiecībā uz *SAS Consortium*, 62 985 000 EUR attiecībā uz *SAS Cargo* un 37 100 375 EUR attiecībā uz *SAS*.

962 Attiecībā uz naudas sodu apmēru, kas prasītājām ir atsevišķi un solidāri noteikts, Vispārējā tiesa uzskata, ka nav jāatkāpjas no metodes, ko Komisija apraksta apstrīdētā lēmuma 1226. un 1231.–1234. apsvērumā. Naudas sods, kas ir uzlikts tikai *SAS Consortium*, tāpēc ir jānosaka 7 030 618 EUR, naudas sods, kas ir uzlikts kopīgi un solidāri *SAS Cargo* un *SAS Consortium*, ir jānosaka 5 937 909 EUR, naudas sods, kas ir uzlikts kopīgi un solidāri *SAS Cargo*, *SAS Consortium* un *SAS*, ir jānosaka 6 314 572 EUR, naudas sods, kas ir uzlikts kopīgi un solidāri *SAS Cargo* un *SAS*, ir jānosaka 29 045 427 EUR un naudas sods, kas ir uzlikts *SAS Cargo*, ir jānosaka 21 687 090 EUR.

IV. Par tiesāšanās izdevumiem

963 Atbilstoši Reglamenta 134. panta 3. punktam, ja lietas dalībniekiem spriedums ir daļēji labvēlīgs un daļēji nelabvēlīgs, lietas dalībnieki savus tiesāšanās izdevumus sedz paši. Tomēr Vispārējā tiesa, ja to pamato lietas apstākļi, var nolemt, ka lietas dalībnieks papildus saviem tiesāšanās izdevumiem atlīdzina daļu no pretējās puses tiesāšanās izdevumiem.

964 Šajā lietā nolēmums ir prasītājām labvēlīgs attiecībā uz ievērojamu to prasījumu daļu. Šādos apstākļos, taisnīgi izvērtējot lietas apstākļus, ir jālemj, ka prasītājas sedz vienu ceturtdaļu savu tiesāšanās izdevumu un Komisija sedz savus tiesāšanās izdevumus, kā arī trīs ceturtdaļas no prasītāju tiesāšanās izdevumiem.

Ar šādu pamatojumu

VISPĀRĒJĀ TIESA (ceturtā palāta paplašinātā sastāvā)

nospriež:

1) Atcelt Komisijas Lēmuma C(2017) 1742 final (2017. gada 17. marts) par procedūru saskaņā ar LESD 101. pantu, EEZ līguma 53. pantu un Nolīguma starp Eiropas Kopienu un Šveices Konfederāciju par gaisa transportu 8. pantu (Lieta AT.39258 – Kravu gaisa pārvadājumi) 1. panta 1. punkta o), p) un q) apakšpunktu, 2. punkta o) un p) apakšpunktu, 3. punkta o) un p) apakšpunktu un 4. punkta o), p) un q) apakšpunktu, ciktāl tajos ir konstatēta *SAS AB*, *SAS Cargo Group A/S* un *Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden* dalība vienotā un turpinātā pārkāpuma daļā, kas saistīta ar atteikumu maksāt komisijas maksas par piemaksām.

2) Atcelt 1. panta 2. punkta o) un p) apakšpunktu, ciktāl tajā ir konstatēts LESD 101. panta pārkāpums maršrutos no Taizemes uz Eiropas Savienību no 2005. gada 20. jūlija līdz 2006. gada 14. februārim attiecībā uz pārkāpuma daļu, kas saistīta ar DP, kā arī 1. panta 3. punkta o) un p) apakšpunktu, ciktāl tajos ir konstatēts EEZ līguma 53. panta pārkāpums maršrutos no Taizemes uz Eiropas Ekonomikas zonu no 2005. gada 20. jūlija līdz 2006. gada 14. februārim attiecībā uz pārkāpuma daļu, kas saistīta ar DP.

3) Atcelt 3. panta n)–r) punktu.

4) Naudas sods, kas uzlikts *Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden*, tiek noteikts 7 030 618 EUR, naudas sods, kas kopīgi un solidāri uzlikts *SAS Cargo Group* un *Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden*, tiek noteikts 5 937 909 EUR, naudas sods, kas kopīgi un solidāri uzlikts *SAS Cargo Group*, *Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden* un *SAS*, tiek noteikts 6 314 572 EUR, naudas sods, kas kopīgi un solidāri uzlikts *SAS Cargo Group* un *SAS*, tiek noteikts 29 045 427 EUR, un naudas sods, kas uzlikts *SAS Cargo Group*, – 21 687 090 EUR.

5) Prasību pārējā daļā noraidīt.

6) Eiropas Komisija sedz savus tiesāšanās izdevumus, kā arī trīs ceturtdaļas *SAS Cargo Group*, *Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden* un *SAS* tiesāšanās izdevumu.

7) *SAS Cargo Group, Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden* un *SAS* sedz ceturtdaļu savu tiesāšanās izdevumu.

Kanninen Schwarcz Iliopoulos

Spielmann Reine

Pasludināts atklātā tiesas sēdē Luksemburgā 2022. gada 30. martā.

[Paraksti]

Satura rādītājs

I. Tiesvedības priekšvēsture . . . 2

A. Administratīvais process . . . 2

B. 2010. gada 9. novembra lēmums . . . 3

C. Prasības Vispārējā tiesā par 2010. gada 9. novembra lēmumu . . . 7

D. Apstrīdētais lēmums . . . 8

II. Tiesvedība un lietas dalībnieku prasījumi . . . 17

III. Juridiskais pamatojums . . . 19

A. Par atcelšanas prasījumiem . . . 19

1. Par pirmo pamatu attiecībā uz tiesību uz aizstāvību un lietas dalībnieku procesuālo tiesību vienlīdzības principa pārkāpumu saistībā ar to, ka tika atteikta piekļuve apsūdzošajiem un attaisnojošajiem pierādījumiem . . . 19

a) Par iespējamiem apsūdzošiem pierādījumiem . . . 23

b) Par iespējamiem attaisnojošiem pierādījumiem . . . 25

c) Secinājumi . . . 26

2. Par otro pamatu attiecībā uz tiesību tikt uzklausītam pārkāpumu un kompetences neesamību . . . 26

a) Par otrā pamata pirmo daļu attiecībā uz tiesību tikt uzklausītam pārkāpumu un Komisijas kompetences neesamību piemērot LESD 101. pantu un EEZ līguma 53. pantu ienākošajiem maršrutiem . . . 27

1) Par tiesībām tikt uzklausītam . . . 27

2) Par raksturīgu seku kritērija piemērošanu . . . 29

i) Par sekām saskaņošanai attiecībā uz ienākošajiem kravu pārvadājumu pakalpojumiem, to skatot atsevišķi . . . 31

– Par aplūkojamo seku atbilstību . . . 31

– Par aplūkojamo seku paredzamo raksturu . . . 33

– Par aplūkojamo seku būtisko raksturu . . . 35

– Par aplūkojamo seku nepastarpināto raksturu . . . 37

ii) Par vienotā un turpinātā pārkāpuma sekām, to aplūkojot kopumā . . . 38

b) Par otrā pamata otro daļu attiecībā uz maršrutiem EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un Šveici 39

3. Par trešo pamatu attiecībā uz kļūdu vērtējumā par rīcību, kurā prasītājas bija iesaistītas, un par to, ka šī rīcība pierāda prasītāju dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā vai to, ka prasītājas zināja par šo pārkāpumu 42

a) Par pirmo daļu attiecībā uz vairākām nelikumībām, nosakot globāla mēroga vienotu un turpinātu pārkāpumu 43

1) Par pirmo iebildumu attiecībā uz pienākuma norādīt pamatojumu pārkāpumu un kļūdainiem vienotā un turpinātā pārkāpuma globālā rakstura konstatējumiem 43

2) Par otro iebildumu attiecībā uz kļūdainiem konstatējumiem par pārkāpuma vienoto raksturu 48

3) Par trešo iebildumu attiecībā uz kļūdainiem konstatējumiem par pārkāpuma turpināto raksturu 52

b) Par otro daļu attiecībā uz kļūdām vērtējumā par rīcību saistībā ar divpusējo aliansi ar "Lufthansa" 52

c) Par trešo daļu attiecībā uz kļūdām vērtējumā par 1999. gada decembra elektroniskā pasta vēstuļu apmaiņu "Star Cargo" aliansē 55

d) Par ceturto daļu attiecībā uz kļūdām vērtējumā par rīcību saistībā ar "WOW" aliansi 60

1) Par pirmo iebildumu attiecībā uz kļūdām konstatējumā par saziņas starp "WOW" alianses locekļiem prettiesiskumu 60

i) Par tiesību uz aizstāvību pārkāpumu 60

ii) Par "WOW" alianses un tās faktiskās īstenošanas apmēru 62

iii) Par saziņas "WOW" aliansē tvērumu 63

2) Par otro iebildumu attiecībā uz to, ka prettiesiski netika vērtēta saziņas "WOW" alianses iekšienē saderība ar LESD 101. pantu 66

i) Par aviosabiedrību aliansēm piemērojamas tiesību normas jaunas interpretācijas piemērošanu ar atpakaļejošu spēku un diskriminējoši 66

ii) Par to, ka netika ņemti vērā prasītāju paziņojumi par LESD 101. panta 3. punkta piemērošanu 67

3) Par trešo iebildumu attiecībā uz kļūdām saistībā ar saziņas "WOW" aliansē iekļaušanu vienotā un turpinātā pārkāpuma apjomā 67

e) Par astoto daļu attiecībā uz kļūdām saistībā ar to, ka vienotajā un turpinātajā pārkāpumā iekļauti dažās valstīs notikuši vietēji un atsevišķi notikumi 68

f) Par piekto daļu attiecībā uz kļūdām saistībā ar to, ka vienotajā un turpinātajā pārkāpumā ir iekļauta saziņa attiecībā uz nolīgumiem par jaudas rezervēšanu 73

g) Par sesto daļu attiecībā uz kļūdām vērtējumā par trešās valstīs notikušo saziņu 77

1) Par pirmo iebildumu attiecībā uz suverenitātes un neiejaukšanās principu pārkāpumu 77

2) Par otro iebildumu attiecībā uz kļūdām vērtējumā par valsts piespiedu rīcību, kurai prasītājas esot bijušas pakļautas vairākās trešās valstīs 78

i) Honkonga 79

ii) Japāna 82

iii) Citas trešās valstis 84

3) Par trešo iebildumu attiecībā uz kļūdām LESD 101. panta 1. punkta piemērošanā rīcībai, kas saistīta ar ienākošajiem maršrutiem pirms 2004. gada 1. maija, un EK un Šveices nolīguma par gaisa transportu 8. panta piemērošanā rīcībai, kas saistīta ar maršrutiem starp Savienību un Šveici pirms 2002. gada 1. jūnija 86

4) Par ceturto iebildumu attiecībā uz kļūdām vērtējumā par rīcību, kas notikusi Šveicē 91

5) Par piekto iebildumu attiecībā uz kļūdu tajā, ka vienotajā un turpinātajā pārkāpumā tika iekļauta prasītāju rīcība trešās valstīs 93

h) Par septīto daļu attiecībā uz kļūdām, vērtējot citu pārvadātāju apspriedes par prasītāju rīcību 94

i) Par devīto daļu attiecībā uz kļūdām, vērtējot to, kāda bija prasītāju informētība par pārējo apsūdzēto pārvadātāju rīcību 97

1) Par piemaksām 98

2) Par atteikumu maksāt komisijas maksas 102

j) Par desmito daļu attiecībā uz kļūdām Komisijas norādītā netiešo pierādījumu kopuma visaptverošajā vērtējumā 105

4. Par ceturto pamatu attiecībā uz LESD 266. panta, tiesību uz īpašumu, kas aizsargātas ar Hartas 17. pantu, un pienākuma norādīt pamatojumu pārkāpumu 107

a) Par pirmo daļu attiecībā uz LESD 266. panta pārkāpumu 107

b) Par otro daļu attiecībā uz tiesību uz īpašumu, kas aizsargātas ar Hartas 17. pantu, pārkāpumu 109

c) Par trešo daļu attiecībā uz pienākuma norādīt pamatojumu pārkāpumu 110

5. Par piekto pamatu attiecībā uz kļūdām prasītājām uzliktā naudas soda apmēra noteikšanā 111

a) Par pirmo daļu attiecībā uz kļūdām, nosakot pārdošanas apjoma vērtību 112

1) Par apgrozījuma, kas īstenots, pārdodot kravu pārvadājumu pakalpojumus maršrutos EEZ teritorijā, izņemot maršrutus starp Savienību un Šveici, iekļaušanu pārdošanas apjoma vērtībā 113

2) Par apgrozījuma, kas gūts no pārdošanas "ārpus EEZ teritorijas", iekļaušanu pārdošanas apjoma vērtībā un par vispārējo 50 % samazinājumu 113

3) Par to, ka pārdošanas apjoma vērtībā ir iekļauta kravu pārvadājumu pakalpojumu kopējā cena, nevis tikai piemaksas 118

4) Par to, ka pārdošanas apjoma vērtībā tika iekļauts pārdošanas apjoms, kurš īstenots maršrutos, kam nav saistības ar vietējiem un atsevišķiem gadījumiem, kuros prasītājas esot piedalījušās "pavisam nelielā skaitā maršrutu" 119

b) Par otro daļu attiecībā uz kļūdām, nosakot vienotā un turpinātā pārkāpuma smagumu 120

c) Par trešo daļu attiecībā uz kļūdām, nosakot vienotā un turpinātā pārkāpuma ilgumu 124

d) Par ceturto daļu attiecībā uz kļūdām, palielinot pamatsummu sakarā ar recidīvu . . 125

e) Par piekto daļu attiecībā uz kļūdām tajā, kā tika ņemti vērā atbildību mīkstinoši apstākļi 127

B. Par prasījumiem, kas vērsti uz to, lai grozītu prasītājām uzliktā naudas soda apmēru 130

IV. Par tiesāšanās izdevumiem 139